JLUSTROWANY TYGODNIK

Numer 24

Samochód

30 groszy

16. marzec 1930

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

Poznań — Warszawa — Kraków — Lwów — Łódź — Katowice — Wilno — Lublin

Wywczasy w górach



Po trudnej przeprawie przez górskie drogi zażywają automobiliści zasłużonego odpoczynku przed zestawionym na prędce namiotem, nie zapominając oczywiście o swych „koniach mechanicznych", które wymagają również opieki.

Polski przemysł naftowy

Nieco technologji. — Wynalazek Łukaszewicza. — Proces destylacji. — Skutki wojny w przemyśle naftowym. — Nikła wytwórczość przy znacznej zdolności przeróbki. — Wzrost ko sumcji benzyny. — Racjonalizacja. — Kartelizacja.

Zacznijmy od przypomnienia sobie z dawnych lat szkolnych nieco szczegółów technologicznych o ropie naftowej i jej pochodnych. Ułatwi nam to zorjentowanie się gruntowniejsze w obecnem położeniu naszego przemysłu naftowego.

Pierwotnie, zastosowanie ropy naftowej było bardzo ograniczone, używano jej bowiem prawie tylko do smarowania osi i jako środka leczniczego. Dopiero gdy nauczono się destylować ropę, znalazła ona bardzo szerokie zastosowanie.

Historyczną jest data dnia 31 lipca 1853 r., kiedy to w Szpitalu Powszechnym we Lwowie zapłonęły lampy, skonstruowane przez Ignacego Łukasiewicza, oświetlane naftą („Kamfiną"), którą uzyskał nasz wynalazca przez destylację z oleju skalnego, zwanego ropą wzgl. kipiączką. Łukasiewicz sprzedał wówczas szpitalowi 10 centnarów austrjackich (ca. 500 kg.) nafty uzyskanej sposobem laboratoryjnym — i to była pierwsza produkcja i pierwsza naftowa tranzakcja handlowa. Łukasiewicz pracował konsekwentnie nad rozwojem swego wynalazku i wkrótce po udałej próbie lwowskiej założył pierwszą destylarnię nafty w Jaśle, potem w Polance i pierwszą regularną kopalnię w Bóbrce. Odtąd przemysł naftowy polski stale się rozwija, słusznie więc nazywa Łukasiewicza swym „ojcem".

Proces destylacji jest następujący: ropę, odczyszczoną przez odstanie się wody i ziemi, a przewiezioną w cysternach albo rurociągami, — poddaje się w rafinerjach frakcjonowanej destylacji, tj. takiej czynności, przy której zbiera się oddzielnie destylaty, t. zw. frakcje, przechodzące w granicach pewnych temperatur. W ten sposób dzieli się ropę na pewną, zresztą dowolną, ilość frakcyj, o odpowiednim ciężarze właściwym. Destylację ropy naftowej przeprowadza się w kotłach, ogrzewanych ogniem z dołu lub wprowadzaniem gorącej pary do środka. Zwłaszcza pod koniec destylacji stosuje się chętnie przegrzaną parę wodną, ażeby uniknąć rozkładu, wywołanego przyleganiem ropy do ścian kotła.

Rozróżnia się zazwyczaj następujące frakcje ropy:

1) Gazolina, czyli eter naftowy, wrzący między 40—60°, o ciężarze gatunkowym około 0.66. Używany bywa jako rozczynnik do żywic i kauczuku.

2) Benzyna lekka, wrząca między 60—80°, cięższa od gazoliny, służy głównie do zapędu motorów.

3) Benzyna ciężka, wrząca między 80 do 120°, używana do celów ekstrakcyjnych.

4) Ligroina i olej do czyszczenia wrą między 120—150°, służą jako materjał do czyszczenia części składowych maszyn, do rozcieńczania farb olejnych itp.

5) Nafta wrze przy 150—300°.

6) Zastosowanie składników ropy, wrzących powyżej 300° bywa rozmaite. Używane one bywały bez przeróbki dalszej jako materjał opałowy. Zazwyczaj jednakże oddestylowuje się od nich t. zw. mineralne oleje smarowe lub ewtl. parafinowe, przyczem pozostaje czarna smoła zwana gudronem, a będąca surogatem asfaltu; przy zupełnem oddestylowaniu pozostaje koks ponaftowy, będący prawie czystym węglem, służącym do wyrobu węgli dla lamp łukowych. Jeśli pozostałości niektórych, a mianowicie galicyjskich i amerykańskich rop naftowych, wrzące powyżej 300° nie przedestyluje się, lecz odczyści przy pomocy dymiącego kwasu siarkowego i odbarwi węglem kostnym — otrzymać można wazelinę.

Na tem kończymy nasze „wspomnienia" z lat szkolnych i przechodzimy do właściwego tematu.

* * *

W pierwszych latach powojennych zarówno kopalnictwo naftowe jak i nasz przemysł rafineryjny zwalczały się w nad wyraz trudnych warunkach. Winę ponosił nietylko splot samych wydarzeń i skutków wojennych, ale i ciągłe zmniejszanie się naszej produkcji ropy, wskutek powolnego wyczerpywania się starych złóż i z braku nowych wydajnych pól roponośnych, których odkrywanie utrudniały stosunki ogólno-gospodarcze i finansowe.

Nasz przemysł rafineryjny — rozbudowany na szeroką skalę, a nawet cierpiący na swego rodzaju rypertrofję — utracił, po odzyskaniu przez Polskę niepodległości, swe dawne rynki zbytu, nabył zaś nowe i mniej znane oraz — na skutek pomniejszenia się produkcji naftowej — stracił prawie połowę swego surowca. Jeśli w r. 1919 produkcja ropy wyniosła 82.999, to już w r. 1928 spadła do 74.291 cystern. Komisja ankietowa oblicza zdolność przeróbczą rafineryj polskich na rocznie 120.000 cystern a 10.000 kg. Jak stąd wynika, stopień wykorzystania zdolności przeróbczej zaledwie o drobny ułamek przekracza 60 procent.

Prawie 85 proc. szybów polskich należy do prawie najgłębszych w świecie; fakt ten powoduje, że zdolność konkurencyjna nafty polskiej z inną naftą, pochodzącą z kopalń płytszych i znacznie wydajniejszych — nie jest znaczna. Konieczność eksportu, prawie 60 proc. naszych produktów, stawia nasz przemysł rafineryjny w tem cięższem położeniu, że produkty konkurencyjne zagranicą mają nietylko lepsze i tańsze drogi dowozu na rynki zagraniczne (przeważnie fracht morski, wzgl. wodny) ale również znacznie tańszy surowiec.

Z wszystkich produktów, których konsumcja wewnętrzna najwięcej się wzmaga, jest konsumcja benzyny. Ilość konsumowanej przez 1 mieszkańca kilogramów benzyny w roku jest zarazem wskaźnikiem stopnia dobrobytu, kultury i cywilizacji danego kraju. Od konsumcji 0,83 kg. w r. 1921 na mieszkańca wzrasta konsumcja benzyny do 2,8 kg. w r. 1928. Zaznaczyć należy, że u nas wydajność benzyny z ropy jest b. nikła, wynosi bowiem zaledwie 13,01 proc. (bez gazoliny); natomiast w Ameryce wydajność z benzyny z rop dochodzi w sumie prawie do 50 proc. Przypominamy zresztą, że niedawno temu pisaliśmy o patencie firmy I. G. Farbenindustrie na wynalazek, umożliwiający 100 proc. ekstrakcję benzyny. Patent ten nabyły Stany Zjednoczone, stawiając tem samem swój przemysł rafineryjny na niedającym się wprost dosięgnąć poziomie.

Rafinerje w Małopolsce stały przed wojną na najwyższym poziomie technicznym świata. Powodowała to bardzo ciężka przeróbka ropy marki borysławskiej, z której nietylko należało uzyskać parafinę, ale również wysokocenne oleje smarne. W czasie wojny światowej przemysł amerykański rozwinął się niesłychanie szybko i potrafił dostosować się do zapotrzebowań rynkowych, gdzie wybił się na pierwszy plan. Po paroletnich uciążliwych eksperymentach, które pochłonęły kilkaset miljonów dolarów, przemysł amerykański wprowadził do swoich rafineryj nową metodę przeróbczą, destrukcyjną, węglowodorów ciężkich na węglowodory lekkie, czyli przemiany wszystkich tych produktów, które nie miały zbytu, na produkty najbardziej poszukiwane, tj. na benzynę. Aparatura do tych metod przeróbki, jako pracujących przeważnie przy bardzo wysokich ciśnieniach, jest bardzo kosztowna i przytem prawie corocznie w Ameryce wymieniana postępem nowych doświadczeń.

Przemysł nasz, który jak wspomnieliśmy, znalazł się po wojnie w b. ciężkich warunkach eksportowych, nie mógł do niedawna myśleć o zainstalowaniu tych nowych aparatów. Dopiero poważny wzrost konsumcji krajowej benzyny, jako też wzrost konsumcji krajów ościennych, importujących naszą benzynę, zmusiło go do zerwania z dawnym systemem przeróbki zachowawczej i spowodowało, że dwie firmy tj. Galicyjskie Naftowe T-wo. Akc. „Galicja" i Vacuum Oil Co. przystąpiły w roku 1926 do montażu t. zw. aparatów „krakowych" Crossa. W r. 1927 ukazała się na rynku krajowym pierwsza benzyna Krakowa. Zbyt tej benzyny napotkał początkowo na trudności, gdyż benzyna ta wykazywała dość niemiły zapach, jednak w r. 1928 skoro przekonano się, że benzyna dana odpowiada wymogom technicznym, tendencja zakupywania tejże wzrosła. Coraz większa konsumcja coraz wyższe ceny, które za benzynę osiągano, spowodowało, że koncern „Małopolska", oraz P. R. O. M. „Polmin" przystąpiły do budowy kraków nowoczesnych. Groziłoby bowiem brakiem benzyny już w r. 1932, nietylko na wypadek wojny, ale nawet dla zwyczajnego zapotrzebowania wewnętrzno-krajowego, o ile rozwój automobilizmu nadal by utrzymywał się na dotychczasowym poziomie.

Coraz droższy surowiec, coraz trudniejsze warunki konkurencyjno-eksportowe, zmusiły rafinerje do szukania nowych dróg. I tu przyszedł rząd z pomocą. Widząc bezcelową konkurencję na rynku krajowym i zagranicznym, wskutek której nie konsument, tylko pośrednik zarabiał nadmiernie, zmusił do zrzeszenia się towarzystw naftowych w t. zw. Polskim Syndykacie Naftowym.

Równocześnie, by móc konkurować w eksporcie i jakością produktów, zaczęły towarzystwa naftowe opierać się w przemyśle rafineryjnym na siłach technicznych, przygotowanych fachowo, których zadaniem przedewszystkiem będzie racjonalizowanie przeróbki.

Rozwój techniczny i racjonalizacja pracy spowodowały Politechnikę Lwowską do założenia specjalnej katedry technologji nafty i gazu ziemnego i zmusiły większe towarzystwa do utworzenia laboratoryj doświadczalnych i współpracy z instytucjami badawczemi.

O innych sprawach przemysłu rafineryjnego pomówimy następnym razem.

Możliwość zaprowadzenia monopolu benzynowego w Niemczech

Z Ameryki donoszą, że towarzystwo Standard Oil, w porozumieniu z koncernem Shella wystąpiło wobec rządu amerykańskiego z propozycją zaprowadzenia na terenie Rzeszy monopolu benzynowego dla tych obu firm, na wzór istniejącego już monopolu zapałczanego. Jednocześnie pewne nowojorskie konsorcjum bankowe zaproponowało rządowi pożyczkę benzynową w wysokości miljarda marek, na wypadek dojścia do skutku monopolu. Rząd Rzeszy nie wydał dotąd definitywnej opinji w tej sprawie.

Samochód — zwycięzca bezdroży

Zbliża się wiosna, a z nią ciepło, jasne promienie słońca i piękna pogoda. Właściciele samochodów zaczynają marzyć o różnych wycieczkach. Rzeczywiście, jak nie myśleć o tem, jeżeli ciepłe wiosenne powietrze wprost ciągnie nas gdzieś za miasto. W sobotę więc szykujemy naszą maszynę, układamy program, zapraszamy znajomych lub też, co bywa częściej, wykręcamy się od konieczności zabierania niezbyt miłych współtowarzyszy i... jedziemy do Puszczykowa, gdzie cierpliwie odsiadujemy parę godzin w jakiejś kawiarni czy restauracji, lub też ze względów oszczędnościowych nad przydrożnym rowem, konsumując domowe przysmaki. Po tak pięknem spędzeniu niedzieli wracamy z uczuciem wielkiego zadowolenia do domu. Tak, rzeczywiście sympatyczna miejscowość nasze Puszczykowo.

Są jednak śmielsi automobiliści, którym wycieczka parokilometrowa za miasto nie wystarcza. Ci ludzie decydują się na prawdziwe podróże i przebywają czasami nawet... 100 kilometrów.

Tak, w dzisiejszych czasach dobrych dróg (nie u nas), różnych ekspresów i komunikacji lotniczej, mało kto w Europie decyduje się na dalszą podróż samochodową i dzięki temu ogół przypuszcza, że nawet dobry samochód nie nadaje się do przebywania wielkich przestrzeni i do jazdy po bezdrożach. Mniemanie to jest zupełnie bezpodstawne. Wystarczy przypomnieć powrót samochodem inż. Mroczkiewicza i inż. Perkitnego, naszych znanych podróżników lub też uważniej przejrzeć różne miesięczniki geograficzne, aby przekonać się, że samochód umie jeździć nietylko po europejskich asfaltowanych szosach, lecz walczy też z powodzeniem z drogami górskiemi, piaskami pustyni i bezdrożem środkowej Afryki lub też Syberji.

Należy coprawda przyznać, że dawniej było inaczej. Stare, ciężkie maszyny o małej mocy motoru, poruszały się tylko z trudem po gorszej drodze, uporczywie grzęznąc w każdej kałuży, grzejąc się na piaskach i psując co kilkadziesiąt kilometrów.

Jeżeli już zaczęliśmy mówić o różnych typach starych samochodów to warto przypomnieć wypadek, który zaszedł mniejwięcej przed 20 laty na Ukrainie. Pewien postępowy obywatel, wielki miłośnik sportu, kupił sobie jakiś duży i ciężki samochód i uparł się, że będzie nim jeździł do sąsiadów i na pocztę, odległą notabene o dobre 30 klm. Wszystko szło dobrze dopóki motor był w dobrym humorze, a droga zupełnie sucha, natomiast po deszczu samochód tracił fantazję i w żaden sposób nie chciał o własnych siłach przebyć dużej kałuży przy wjeździe do jednej z wiosek. Po wielu wysiłkach okazywało się zazwyczaj, że trzeba prosić o pomoc i wyciągać samochód końmi. Raz chłopi wyciągali samochód i policzyli sobie za pracę 1 rubla, drugi raz wzięli również rubla, za trzecim razem podwyższyli stawkę ratowniczą o jeszcze jednego rubla i wreszcie zdecydowali, że mają tutaj okazję do doskonałego zarobku. Kiedy samochód po raz czwarty utknął w błocie uparli się, że mniej niż za 10 rubli (suma na one czasy bardzo znaczna dla niezamożnej wiejskiej ludności) nie będą go wyciągać. Mimo długich targów trzeba było zapłacić. Jednakże wypadek ten tak zgniewał naszego obywatela ziemskiego, że na drugi już dzień pojechał do Kijowa i nabył tam nową, znacznie silniejszą maszynę o stosunkowo lekkiej konstrukcji, bardzo dobrze przystosowaną do jazdy po każdej drodze. Po paru próbach okazało się, że nowy samochód nie zawodzi i teraz jego właściciel śmiało wyruszył do domu. Wszystko szło dobrze aż do owej znakomitej kałuży. Po wjechaniu do niej, czując, że maszyna ciągnie doskonale, szofer stanął. Zaczęły się znowu targi z chłopami, lecz ci byli nieugięci i zażądali 50 rubli, a dla upozorowania, że zarobek ten nie jest zwykłem zdzierstwem, tłumaczyli się koniecznością spędzenia przynajmniej 50 koni. Zbieranie koni trwało parę godzin i kiedy wreszcie tłumy otoczyły samochód, a każdy żądny zarobku chciał doczepić i swoją parę koni, szofer puścił motor w ruch i wyjechał spokojnie z kałuży.

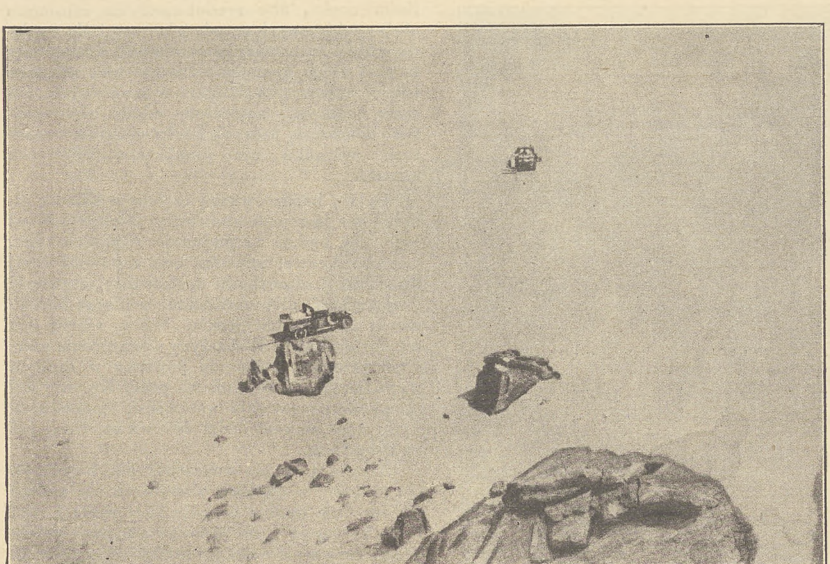


Trudna przeprawa przez błotniste jeziora w środkowej Afryce.

Okoliczni ziemianie, którzy sami niezbyt wierzyli w zdolności drogowe ówczesnych samochodów, po tym wypadku zaczęli odnosić się do nich ze znacznie większem zaufaniem, wybierając jednak tylko samochody lekkie i silne.

Właściwie do wybuchu wielkiej wojny przypuszczano, że zwykły samochód, mimo wszelkie udoskonalenia i dodatki w rodzaju łańcuchów na kołach, może poruszać się tylko po drogach dobrych, a przebywanie różnych wertepów należy raczej zaliczyć do szczęśliwych wypadków. Stosunek ten zmienił się jednak z chwilą, kiedy samochód zaczął coraz poważniej obsługiwać walczące armje. Prawda, że w Europie początkowo w tym celu rozbudowywano i polepszano drogi, nie zmieniając zbytnio istniejących typów samochodów, jednakże z czasem okazało się konieczne zastosowanie samochodów silniejszych i lżejszych.

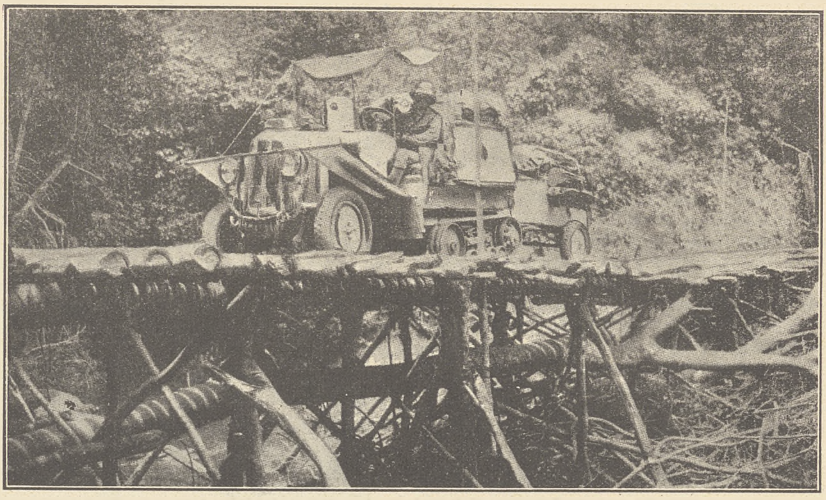
Autor artykułu miał możność już w czasie wojny polsko-bolszewickiej stwierdzić, co potrafi dokonać dobry samochód nawet na wyjątkowo lichej i błotnistej drodze na Kresach Wschodnich. Najcięższe czasy przechodziły samochody w czasie odwrotu, kiedy nie było możności wybierania lepszej drogi i reparowania maszyn i kiedy trzeba było bezwzględnie jechać bez oglądania się na to, co się potem stanie. Oddział samochodowy ówczesnej 8 Eskadry lotniczej, mimo konieczności dźwigania poważnych ładunków, jak to prowianty, amunicji, benzyny i oliwy, oraz wożenia za sobą samych samolotów z odmontowanemi skrzydłami, nigdy nie utknął nawet w czasie najgorszych deszczów, kiedy drogi zamieniały się w prawdziwe błotniste rzeki. Rozumie się, że najśmielej i najlepiej jeździły samochody lżejsze, zaopatrzone w silniejsze motory. Ja-



Samochodami przez piaski pustyni. Na załączonej fotografji, wykonanej z samolotu, widzimy dwa samochody jadące przez Saharę.

ko absolutnie pewny pod tym względem uchodził niezgrabny i mocno obdrapany Ford. Następny był półciężarowy Fiat, potem dopiero przychodziły inne maszyny, a dopiero gdzieś na końcu kolejki szły różne duże ciężarówki ze słabemi motorami. Może jeszcze lepszą opinję niż Ford cieszyłyby się Brasier (typ kolonjalny), specjalnie budowany do najgorszych dróg, jednakże jakiś zbłąkany pocisk armatni przeszkodził mu w zademonstrowaniu wszystkich swoich zdolności, zamieniając piękną maszynę w kupę gruzów i pogiętego żelaza.

Po skończeniu wojny zapomniano znów o fatalnych drogach i produkcja wielu fabryk nastawiła się na maszyny, że tak powiemy, szosowe. Kierunek ten był przez pewien czas szczególnie charakterystyczny dla Europy, gdzie ze względu na ogólne zbiednienie trzeba było dać ludności maszynę bardzo ekonomiczną. Inaczej pracowały fabryki amerykańskie, nastawione na eksport do kolonij i innych mniej cywilizowanych krajów, gdzie jak cena samej maszyny tak też i koszty paliwa nie miały większego znaczenia, a najważniejszą rolę odgrywała jej uniwersalność i niezależność od stanu dróg. To nastawienie przemysłu wpłynęło nawet bardzo ujemnie na eksport maszyn europejskich, które nie znalazły nabywców w różnych kolonjach, gdzie niepodzielnie panowały znacznie silniejsze samochody amerykańskie.



Samochód na prowizorycznym moście, zbudowanym z okrąglaków.

Mówiliśmy dotychczas, że główną cechą samochodu terenowego powinna być znaczna siła motoru i lekkość jego konstrukcji. Te dwie dane mają bardzo wielkie znaczenie, jednakże sprawy całej jeszcze nie wyczerpują, należy bowiem pamiętać, że w ostatnim czasie ulepszono i wynaleziono cały szereg przyrządów w rodzaju łańcuchów na podwójne koła pędne, gąsienic metalowych i gumowych itp., które nawet samochód o stosunkowo małej mocy mogą zamienić w pierwszorzędną maszynę terenową. Gdyby więc ktokolwiek chciał dziś zrobić jakiś rajd przez Czarny Kontynent, śniegi Alaski, lub też dżungle indyjskie, to miałby znacznie większe trudności z trafnym wyborem właściwego samochodu.



Samochód angielskiej ekspedycji nad brzegiem oceanu Indyjskiego po przebyciu Czarnego Lądu.

Próbujmy i my zaprojektować jakąś wycieczkę i wybrać najodpowiedniejszą maszynę. Przypuśćmy, że każą nam jechać przez kraj zupełnie pozbawiony dróg, górzysty i dziki. Rozumie się, że przytem nie będziemy mogli przewidywać spotkania z miłemi naszemu sercu stacjami obsługi samochodowej i stacjami benzynowemi. Jaki samochód wybierzemy?

Zanim zaczniemy porównywać zalety różnych systemów gąsienic z zaletami napędu na cztery koła, ustalmy ogólne cechy, które powinny naszą maszynę obowiązywać. Zaczniemy od motoru. Musi on zapewnić nam pracę bez żadnych defektów w najcięższych nawet warunkach, to znaczy, że do jego konstrukcji muszą być użyte jak najlepsze surowce. Dalszą, bardzo ważną jego cechą powinna być zmienność jak największej ilości części, aby zredukować do minimum ciężar zabieranych ze sobą akcesoryj. Ze względu na to, że motory wolnobieżne wytrzymują łatwiej długą pracę, niż zbyt szybko wirujące silniki nowoczesnych maszyn sportowych, naszem zdaniem, należałoby oddać pierwszeństwo motorom, których liczba obrotów w żadnym wypadku nie przekracza 3 000 na minutę.



Przez łożysko wyschniętej rzeki. Największe trudności napotykają samochody w krajach podzwrotnikowych przy wdrapywaniu się na strome brzegi wyschniętych rzek.

Dalszą bardzo ważną częścią składową samochodu jest jego podwozie. Niezależnie od tego, czy będzie to podwozie zwykłego typu, czy też rurowe, powinno ono zapewnić całej konstrukcji samochodu dostateczną sztywność i wytrzymać, nieprzewidziane a nieraz bardzo nawet znaczne obciążenia. Ważną rzeczą jest też dostosowanie do maszyny dostatecznie mocnych resorów, które nie powinny w żadnym wypadku łamać się, lub też psuć. Kwestję dobrego amortyzowania wstrząsów, spowodowanych złym stanem drogi odsuwa się tutaj już na drugi plan.

Niemniej ważne znaczenie ma karoserja. Do podróży w ciężkich warunkach nie nadaje się zupełnie modna obecnie zbyt niska i zbyt słaba karoserja typu luksusowego, gdyż należy liczyć się z możliwością różnych wypadków aż do kompletnego wywrócenia się samochodu na plecy łącznie. Najlepszą okaże się prawdopodobnie mocna karoserja metalowa, która naj-

trudniej ulega uszkodzeniom i pozwala w razie potrzeby na przeprowadzenie prostemi środkami reparacji (wyprostowanie lub wygięcie pogniecionych blach). Równie dobrą może okazać się też karoserja drewniana pod warunkiem dostatecznie solidnego wykonania.

Przejdźmy teraz do kwestji kół i gum. Zależnie od wagi maszyny wybieramy koła pędne pojedyńcze lub podwójne. W ostatnim czasie opony balonowe wyparły z użycia koła podwójne, jednakże w wypadkach, kiedy trzeba liczyć się z przebywaniem sypkich piasków, lub dróg pokrytych bardzo gęstem błotem i dobre koła podwójne mogą wykazać swe zalety. Nieocenione usługi oddaje też podwozie sześciokołowe z niezależnem resorowaniem. Podwozia tego typu zabezpieczają maszyny przed poślizgiem i pozwalają im na wydostawanie się z największego błota i najgłębszego piasku pod warunkiem rozumie się, że na to wystarczy siła motoru.

Są to charakterystyczne cechy, obowiązujące każdy zwykły samochód, przeznaczony do dalszej podróży po złych drogach. Nie należy jednak zapominać, jak to już zaznaczyliśmy uprzednio, o różnych urządzeniach, zastępujących koła gąsienicami. W ostatnim czasie urządzenia te zostały tak udoskonalone, że można liczyć się zupełnie poważnie z ich trwałością i regularną pracą. Mimo że wiele rajdów w najtrudniejszych warunkach dokonano przy pomocy samochodów zwykłych, możemy też wymienić niejedną podróż, w której samochody gąsienicowe wykazały nadzwyczajne zalety. Najważniejszą rzeczą przy wyborze tego lub innego typu napędu gąsienicowego jest skontrolowanie jego trwałości i zaopatrzenie się w odpowiednie części zapasowe. W ostatnim czasie polecają coraz częściej samochody sześciokołowe z gumowemi lub łańcuchowemi gąsienicami, które można każdej chwili wmontować na tylną parę kół, lub też w razie potrzeby zdjąć z nich.

Mówiliśmy o podróży, nie uwzględniając zupełnie warunków klimatycznych kraju, przez który chcemy jechać. Okazuje się jednak, że musimy się z nimi bardzo poważnie liczyć. Przypuśćmy, że przewidujemy klimat suchy i gorący. Należy więc odpowiednio dostosować urządzenie całej karoserji, aby zabezpieczyć podróżnym dostateczną wygodę i trzeba pomyśleć też o zapasach wody koniecznej do chłodzenia motoru. Ten sam motor wymaga też odpowiedniego doregulowania karburatora, zaopatrzenia go w filtr powietrzny dla ochrony przed kurzem, który łatwo powoduje zanieczyszczenie oliwy, a czasami nawet zniszczenie całego motoru. Niemniej ważną czynnością jest kontrola łożysk, które w wyższej temperaturze przy zbyt rozrzedzonej oliwie bardzo łatwo się wytapiają. Rozumie się, że o samej oliwie nie trzeba mówić, gdyż każdy automobilista wie doskonale, że gatunek tej ostatniej musi być dokładnie dostosowany do warunków pracy mo toru.

Inaczej będą wyglądały przygotowania do ekspedycji polarnej. Pomijając przystosowanie karoserji, która w takich wypadkach musi być dostatecznie szczelna i ciepła, a nawet zaopatrzona w specjalne ogrzewacze w rodzaju małych piecyków elektrycznych lub kaloryferów gazowych, sam motor będzie wymagał nietylko odpowiedniego zaopatrzenia w dostatecznie płynny smar, lecz nawet paru przeróbek. Aby uniknąć niebezpieczeństwa zamarznięcia wody w chłodnicy, najlepiej w krajach polarnych używać motoru o chłodzeniu powietrznem, lub też motory zwykłe tak dostosować, żeby zamiast wody chłodzić je oliwą. Ważną rzeczą w takich wypadkach jest jeszcze dobranie odpowiedniego karburatora i zaopatrzenie go w dobrze regulowane podgrzewanie przy pomocy gazów spalinowych, co oddaje nieocenione nieraz usługi przy bardzo złej pogodzie, kiedy chłód i wilgoć utrudniają parowanie benzyny.



Najtrudniejsze przejścia w górach dostępne są dla silnych i dobrych motocykli.

Nazbieraliśmy już sporo dobrych rad i teoretycznych wskazówek, zobaczymy teraz co powie praktyka. Przeglądając różne opisy podróży, ze zdziwieniem konstatujemy, że większość została dokonana przy pomocy zwykłych seryjnych samochodów, w których przeprowadzono tylko drobne zmiany. Ogółem ma się wrażenie, że końcowy wynik rajdu w najdzikszych krajach zależy więcej od zalet osobistych uczestników niż od dobroci ich samochodów i sumienności przygotowań. Rzeczywiście, nie pomogą żadne przygotowania w wypadku kiedy naprzykład samochód stanie przed jakimś głębokim wąwozem i kiedy trzeba użyć całego dowcipu, na przeprowadzenie budowy prowizorycznego mostu. Tak samo nie pomoże najlepszy motor jeżeli do przedostania się przez jakiś błotnisty staw trzeba spędzić całą murzyńską wioskę, która z krzykiem i hałasem przeciąga potem maszynę przez lepki muł.

Najciekawsze są rajdy „kinematograficzne", organizowane w ostatnim czasie przez różne wytwórnie, celem sporządzenia zdjęć z życia zwierząt. Przy takich rajdach poznaje się znacznie lepiej przyrodę przebywanych krajów niż w czasie zwykłego i szybkiego przejeżdżania przez nie. Szybkiego? Czy możliwe jest szybkie przejeżdżanie przez takie bezdroża. Okazuje się, że tak. Różne zawody odbyte niedawno, dały dla zwykłych seryjnych maszyn 50—58 klm. szybkości przeciętnej na godzinę, mimo okropnych warunków drogowych.

Zabrnęliśmy w dzikie kraje, zapominając zupełnie o naszej Polsce. Rzeczywiście bardzo przyjemnie czyta się o różnych ekspedycjach, jednakże przy naszych stosunkach ekonomicznych i paszportowych, trudno przypuszczać, żeby każdy właściciel samochodu mógł sobie pozwolić na spędzenie letniego urlopu nad brzegami jeziora Czad, lub też gdzieś na górskich przełęczach Himalajów. Prawdopodobnie wszyscy nasi automobiliści, jeżeli zrezygnują wreszcie z przepisowego i dostatecznie nudnego objeżdżania znanej i obfotografowanej Europy Zachodniej, będą wreszcie musieli zainteresować się i naszym krajem, który posiada przecież wiele pięknych zakątków.

Tak, możebyśmy się wreszcie zdecydowali na jakąś dalszą wycieczkę na Kresy Wschodnie, zapominając choć na jeden sezon o naszem pięknem Puszczykowie oraz innych podmiejskich okolicach. Wycieczka na Kresy Wschodnie nie jest przecież ani niebezpieczna, ani zbyt kosztowna i nie wymaga specjalnego przebudowywania samochodu dla zabezpieczenia się przed napadami dzikich zwierząt i jeszcze dzikszych krajowców. Właściwie, zamiast ciężkiego uzbrojenia,beczek paliwa i całych ton żywności, możnaby na taką wycieczkę zabrać ze sobą dobry aparat fotograficzny i powrócić do domu z całą serją pięknych zdjęć, które przez dłuższy czas będą na przypominały mile spędzony urlop.

A więc moi panowie, zwiedzajmy Polskę i jej piękne, niesprofanowane jeszcze przez ciekawskich turystów zakątki.

(K—a)



Czasami trudną jest dla samochodu, nie zaopatrzonego w odpowiednie urządzenia, walka z głębokim śniegiem.

Stop! Co dalej?



Prędzej! Prędzej! Szerokiem korytem Broadway'u płyną cztery rzędy samochodów. Osobowe, ciężarowe, autobusy, wielkie, małe, setki ... tysiące ...

Za szybą pięknej limuzyny siedzi kierowca i raz dodając gazu, raz ściągając hamulce, przepycha się przez morze pojazdów. Naprzeciw jedzie autobus. Zdążę, czy nie zdążę? Prędko! Noga na akceleratorze, elastyczny silnik szybko wchodzi na wyższe tury. Pół sekundy później mija autobus ...

Lecz nigdy go już nie minął, gdyż kierowca drugiego autobusu, zmuszony wyminąć zabłąkanego na jezdni przechodnia przysunął się zbyt blisko i ... piękny Essex legł zmiażdżony między potężnemi cielskami obu potworów motorowych. W U. S. A. wypadki te zdarzają się co 10 minut, zaś co pół godziny ofiarą molocha ruchu pada życie ludzkie.

Tymczasem, z roku na rok, na arterjach komunikacyjnych wielkich metropolij świata przybywa coraz więcej samochodów; mnożą się one jak mikroby. Fabryki stale obniżają ceny na swe wozy, umożliwiając coraz szerszym kołom nabycie samochodu. Na kupno małego B. M. W., Singera, Austina, czy D. K. W. stać dziś prawie każdego, nawet małego urzędnika, nawet co pracowitszego robotnika.

Amerykańskie fabryki tanich samochodów, nie mogąc pozbyć się swych zapasów, pomimo niskich cen, a to ze względu na daleko posunięte nasycenie rynku i silną konkurencję, obmyśliły obecnie nowy system zapłaty, najbardziej chyba kuszący kupującego.

„Kup u nas samochód, towar dostaniesz zaraz, a zapłacisz po śmierci" — oto najnowsze hasło amerykańskiej reklamy. System ten polega na tem, że nabywca musi zaasekurować się na sumę ceny samochodu i premja po śmierci przypada firmie. Oczywiście, łatwo sobie wyobrazić, jak olbrzymim kapitałem musi rozporządzać fabryka, aby przetrzymać okres amortyzacji.



Prędzej! Prędzej! Szerokiemi arterjami Nowego Jorku, Londynu, Paryża, Berlina toczą się cztery rzędy pojazdów. Osobowe, ciężarowe, setki ... tysiące ...



... piękny Essex legł zmiażdżony, między cielskami dwóch potworów motorowych.

Tymczasem samochód, kursujący po ulicach wielkiego miasta, w labiryncie problemów ruchu, powoli zatraca swą istotę.

W wielkich stolicach niewiele jest ulic, na których wolno zatrzymywać się dłużej, niż tego wymaga wsiadanie i wysiadanie, zaś „parking-station's" są często oddalone, a przytem zwykle tak przepełnione, że z trudnością tylko można tam znaleźć miejsce dla postoju, w końcu zaś zatłoczone ulice krępują swobodę ruchów i uniemożliwiają rozwinięcie większej szybkości.

Podobny ruch wkrótce zapanuje również i na wielkich międzymiastowych szlakach komunikacyjnych, a w wielu wypadkach autostrady — szczególnie podmiejskie — już dziś przypominają przepełnione ulice wielkich miast.

Z tego stanu rzeczy usiłują korzystać pokonani współzawodnicy samochodu — w pierwszym rzędzie towarzystwa kolejowe.

Pewna chicagoska kompanja kolejowa (Chicago Raiwayl Co.) rozpoczęła ostatnio, na wielką skalę zakrojoną kampanję antisamochodową, zamieszczając w prasie olbrzymie, całostronne inseraty tej treści:

„Po co jedziesz samochodem? Po co spóźniasz się, tracisz niepotrzebnie czas na czekanie, kiedy możesz udać się do naszego najbliższego dworca, a nasz pociąg elektryczny zawiezie cię z szybkością 90 mil na godzinę bez przeszkód i stawania, tak daleko, jak będziesz chciał. Korzystajcie ..." — tu następowało wyszczególnienie linij.

Nad zracjonalizowaniem wielkomiejskiego ruchu ulicznego radziło już wiele, wiele kongresów, zjazdów, a nawet ciał ustawodawczych.

Wysuwano najbardziej fantastyczne koncepcje, powstały liczne projekty wielopiętrowych ulic, które w części nawet zrealizowano, lecz nawet, jeśli się ruch samochodowy przerzuci w zupełności pod ziemię, jeśli go się idealnie odseparuje od kontaktu z pieszymi, to i wtedy zachodzi pytanie, czy zadowoli to automobilistę, używającego swego samochodu do załatwiania swych interesów na mieście, nie mówiąc już o trudnej orjentacji i kwestji parkingu. Poza tem karambole będą w dalszym ciągu możliwe pod ziemią.

Nasza miljonowa stolica powoli wchodzi do grona wielkich centr światowych. Ruch motorowy w Alejach Ujazdowskich czy na Nowym Świecie, w dużym stopniu przypomina już Pola Elizejskie czy Picadilly, a na jeden samochód przypada zaledwie 122 mieszkańców, co nie jest najgorszym stosunkiem. Przyznać należy, że władze kompetentne w Warszawie doceniają w zupełności wagę zagadnień ruchu i stoją na wysokości zadania.

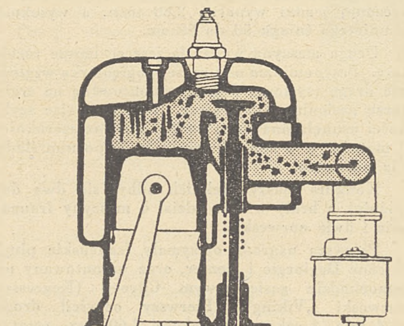
Na wszystkich skrzyżowaniach, aparaty optyczno-akustyczne, kierowane przez sprawny personel, lub działające automatycznie, regulują skomplikowany ruch. Ostatnio, na najbardziej ożywionych skrzyżowaniach, zaprowadzono lustra, umożliwiające kierowcy orjentację, gdyż widzi on w nich ukryte przecznice.

A u nas, na placu Wolności kosztowne aparaty sygnalizacyjne, wiszą i wiszą, pokryte pajęczyną zapomnienia. Czy długo jeszcze będą wisiały?

Problem długowieczności silnika

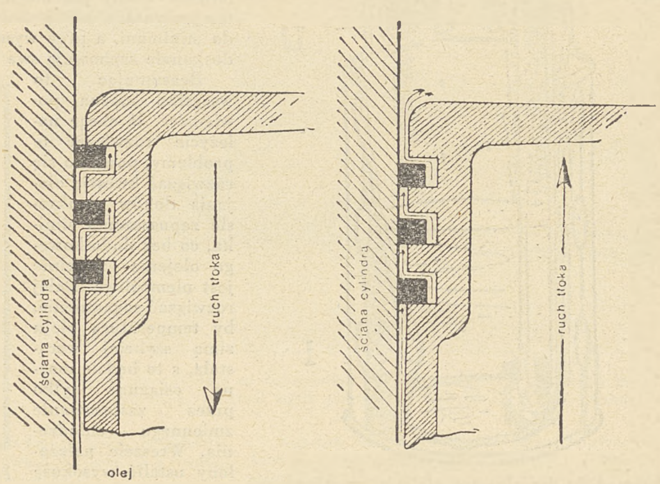
Każdy nowy samochód znajduje się tak długo w najlepszym stanie, jak długo będzie pracował prawidłowo i bez usterek. Równomiernie z użyciem tracić on będzie na wartości. Automobiliści nie uprzytamniają sobie, jak krótko żyje nawet najlepiej skonstruowany wóz. Z samochodów, pracujących w jednakowych warunkach, najbardziej cierpią samochody małe i słabe — jeżeli chodzi o moc silnika — u których wszystkie części, ze względu na siłę i wysoką ilość obrotów, skonstruowane zostają do pewnego optimum wytrzymałości. Samochodzik taki, po przebyciu 20 tysięcy kilometrów, bezwzględnie powinien być poddany generalnemu remontowi. Ta ilość kilometrów odpowiada średniej szybkości 30 klm. na godzinę, czyli 650 godzinom pracy silnika. Nie ulega wątpliwości, że im silniejsza jest maszyna, tem dłużej ona żyje. Żywot nowoczesnego, średnio silnego samochodu kończy się z chwilą przebycia 50 tysięcy kilometrów wzgl. po 1500 godzinach pracy. Jak wszędzie, tak i tu zachodzić mogą różnice i to dość znaczne, zależnie od tego w czyich rękach i pod jaką pieczą wóz się znajdował. Podane cyfry mniejwięcej odnoszą się do wszystkich samochodów. Z chwilą, kiedy wóz przeszedł większą naprawę, nigdy nie osiągnie on swej pełnej wartości, a po trzykrotnym generalnym remoncie — śmiemy wątpić, — czy znajdzie on nabywcę.

W czem zatem leży sedno szybkiego zużycia się silnika i co robią konstruktorzy, by życie jego przedłużyć?



Rozrzedzenie smaru kondensującem się lub źle rozpylonem paliwem. Mieszanina przecieka do kartera.

Otóż na to pytanie jest jedna odpowiedź. Problem ten roztrząsają obecnie prawie wszyscy konstruktorzy i w najbliższej przyszłości można się spodziewać wielu inowacyj konstruktorskich, które będą miały na celu przedłużenie życia silnikom. Sprawa tłoków dotąd całkowicie nie została rozwiązana. Tłok z żeliwa, mimo że jest tani, źle przewodzi ciepło. Inaczej z tłokami z metali lekkich, które, będąc lżejsze, nie wywołują wstrząsów i dobrze przewodzą ciepło. Niestety tak u jednych jak i drugich dość trudny jest problem olejenia; tłok bowiem powinien być dostatecznie olejony, by się nie zużywał i dobrze uszczelniał. Dalej powinien on być olejony ekonomicznie, by smar nie dostawał się do komory spalania. Problem ten rozwiązał bardzo udatnie znany inżynier konstruktor Ricardo, który skonstruował tłoki z dwu metali (ciężkiego i lekkiego), które dobrze uszczelniają, zapobiegają zaolejeniu komory spalania i są nader trwałe. Nawiasem warto wspomnieć, że tłoki z metalu lekkiego posiadają te same własności co ricardowskie, szczególnie wówczas, jeżeli zostają specjalnie skonstruowane dla danego silnika. W danym wypadku czuwa nad tem oddział termiczny danej fabryki samochodów.



Zaolejenie komory spalinowej przez działanie ssąco-tłoczące pierścieni tłokowych. Po lewej: Olej zostaje tłoczony poza pierścienie, gdy tłok odbywa ruch kukorbowy. Po prawej: Olej dostaje się do komory spalinowej, kiedy tłok posuwa się ku górze.

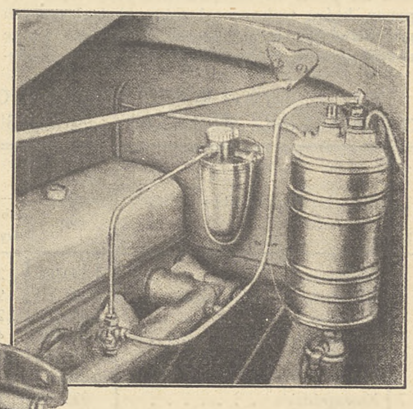
Jak już wyżej wspomnieliśmy, nawet dobre tłoki, a co zatem idzie i cylindry, jak o tem wszystkim wiadomo, szybko się zużywają. Przyczyna tego leży w niedostatecznem olejeniu silnika. Większa część silników bywa olejona następująco: pompka olejowa zasysa olej z karteru i przetłacza przez łożyska, skąd znowu powraca do pompki. Tłoki bywają zatem olejone, drobno rozpylonym olejem, który spływa z łożysk. Podczas jazdy ta ilość oleju w zupełności zadość czyni sprawności tłoka. Zachodzić niestety może ta okoliczność, że podczas uruchamiania silnika tłoki wogóle nie będą wykazywały śladów oleju. Mało! Nawet gdyby na tłokach znajdowały się ślady oleju, wtedy przy zapuszczaniu silnika zostanie on spłókany przez nierozpylone paliwo, gdyż przy otwarciu dławika karburatora zawsze za wiele mieszanki dostaje się do cylindrów. Jeżeli zapuszczonemu silnikowi damy wysokie obroty, szczególnie wówczas, kiedy jest on zimny, wtedy oczywiście ulec on może szybkiemu zniszczeniu względnie zużyciu.

Dlatego też baczną uwagę należy zwracać na dodatkowe olejenie tłoków podczas zapuszczania silnika. Pewne fabryki samochodów od kilku lat z bardzo dobrym wynikiem stosują swój własny system olejenia, który polega na tem, że główki korbowodów olejone zostają przez specjalne dysze. Po uruchomieniu silnika spływa olej po ścianach tłoków i cylindrów. Angielska firma Daimler zaprowadziła u swych wozów dodatkowe olejenie, które działa samoczynnie z chwilą uruchomienia silnika.

Z tego wniosek, że wszystkie fabryki, którym zależy na długowieczności swych wozów będą musiały pójść śladami tej ostatniej, albo kwestję dodatkowego olejenia tłoków rozwiązać tym czy innym sposobem.

Niezwykle ważną jest również temperatura pracy silnika. Wielu automobilistów dotąd jeszcze obawia się przegrzania silnika. Przy dzisiejszych udoskonalonych konstrukcjach rzadko kiedy się zdarza, by skutek zagrzania się silnika grozić mogło większe uszkodzenie. Przeciwnie, wiele maszyn wcześniej lub później przez to się zużywa, że silnik pracuje raczej za chłodno. Tak się ma z silnikami bez termostatów, które pracują przez całą zimę, a nawet przez pozostałą część roku — mimo posiadanych żaluzyj.

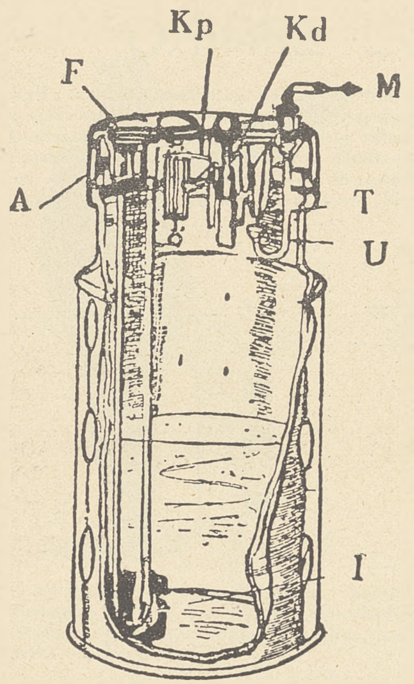
Szkody, które przez to powstają, są różnorakiej natury. Paliwo nie rozpylone spływa wzdłuż tłoków, upośledzając tem samem olejenie i przyspieszając zużycie. Wszystko to zachodzić może u tych samochodów, w których przewody ssące są źle przeprowadzone i które nadto wykazują liczne inne błędy konstrukcyjne, które uniemożliwiają prawidłowe wytwarzanie się mieszanki na najkrótszej drodze. U lepiej skonstruowanych wozów ta zła karburacja zachodzi tylko podczas pierwszych minut jazdy, później już reguluje jej skład karburator oraz temperatura wody chłodzącej.





Przyrząd do dodatkowego olejenia i podgrzewania oleju podczas rozruchu.

Najlepiej skonstruowane wozy wykazują cały szereg nie rozwiązanych problemów. Niewiadomo dotąd, jakie temperatury panują w łożyskach silników np. w łożyskach



Przyrząd do dodatkowego olejenia, zastosowany u kilku marek samochodów amerykańskich Opis w nr. 21, str. 6.

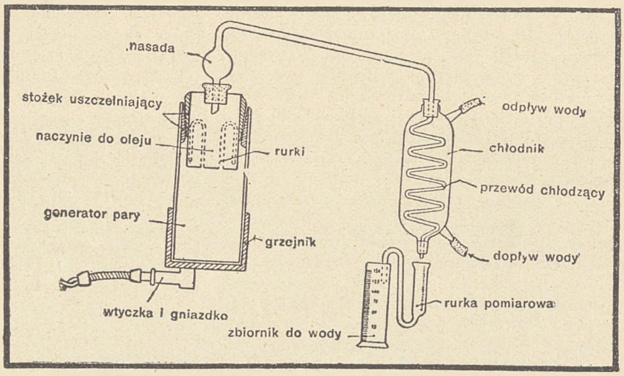
korbowodów. Ogólnie przyjmuje się, że podczas długiej jazdy w lecie zachodzą tam temperatury od 150 do 240 st. C. Są to temperatury, przy których nawet najlepszy metal łożyskowy zaczyna zatracać swą spoistość. Oleje, z któremi liczą się konstruktorzy przy budowie silników, w tej temperaturze stają się tak rzadkie, że zatracają swoje własności smarne. Oba te czynniki znacznie obniżają żywot maszyny.

Powstawaniu tak wysokich temperatur zapobiega się przez chłodzenie silnika w danym wypadku oleju. Na podstawie dokładnych obserwacyj, poczynionych dopiero w ostatnich czasach, stwierdzono, że stosunek tarcia między tłokami a gładzią cylindrów jest nieproporcjonalny. Wykazano, że silnik zużywał latem 35 proc. więcej paliwa, przy tej samej pracy, którą wykonywał zimą. U doskonałych pod każdym względem silników sprawę tę rozwiązano w ten sposób, że olej osiąga dopiero po 30 klm. jazdy na chłodzie optimum swych własności smarnych.

Ważną jest również sprawa samego oleju. Konstruktorzy, a również i chemicy stale stwierdzają, że oleje samochodowe znacznie się różnią między sobą, (co do składu i własności) i że tylko mała ilość firm, produkujących je, zwraca uwagę na własności smarne swych produktów. W ostatnich latach pod tym względem zrobiono duży krok naprzód, bowiem mamy już oleje, które przy niskich temperaturach nie gęstnieją, obniżają tarcie do minimum, a przy wysokich temperaturach doskonale zachowują swe własności smarne.

Reasumując to wszystko można powiedzieć, iż chcąc należycie rozwiązać te problemy, powinno się rozwiązać kwestję olejenia tłoków w okresie zapuszczania silnika, co bez dodatkowego olejenia zupełnie jest niemożliwe. Dalej rozwiązać zagadnienie, by temperatura oleju zimą szybciej wzrastała, a to będzie można osiągnąć tylko przez zastosowanie zmiennego chłodzenia. Wreszcie należałoby ustalić wysokość temperatury w łożyskach. Dopiero po rozwiązaniu tych wszystkich zagadnień możliwe będzie przejechać 300 tysięcy kilometrów wzgl. 10 tysięcy godzin bez większej naprawy.

Dla porównania warto nadmienić, że parowozy wykazują żywotność do 2 miljonów kilometrów, po przebyciu kilku nawet drobnych remontów, a parowozy przetokowe pracują 40 tysięcy godzin bez naprawy mechanizmów. Oczywiście należy uwzględnić to, że żadna inna maszyna nie pracuje tyle z przekładnią i nie przechodzi tylu wstrząsów wskutek nierówności jezdni, jak silnik samochodowy.



Przyrząd służący do sprawdzania lepkości różnych gatunków olejów samochodowych.

Zawody pługów śnieżnych

W dn. 11—15 ub. m. odbyły się w Briançon (w pobliżu Grenobli) niezwykle interesujące zawody pługów śnieżnych, zorganizowane przez Touring Club Francji. Pojazdy podzielono na dwie kategorje, stosownie do wagi. W pierwszej, lżejszej klasie znalazły się: Latil, Citroen-Roul, Citroen-Viking, Berliet-Viking, Fordson-Allonis, w cięższej: Citroen, (Roul i Viking), Clétrac-Buron, oraz Clétrac-Juste. Wśród nich były reprezentowane wszystkie typy, od najprostszego pługa, który odsuwa śnieg na boki, do najnowszego typu szuflowego, przy którym łopaty poruszane są oddzielnym motorem.

Zadanie polegało na oczyszczeniu drogi z warstwy śniegu o grubości 1 metra na odcinku 400 m, przyczem szerokość jezdni oczyszczonej musiała wynosić przeszło 2 metry.

Do konkursu tego stanęło 5 maszyn ciężkich, z których dwie tylko, wskutek defektu pozostałych, mogły ze sobą konkurować. Wyniki osiągnięte były wprost nieoczekiwane. Pierwsza maszyna, „Auto Chenille Citroen" o 6 KM., zaopatrzona była z przodu w odrzutnik, poruszany 20-konnym silnikiem. Maszyna ta oczyściła wpierw jedną połowę drogi, a powróciwszy do pierwotnego miejsca zabrała się do drugiej. Szerokość oczyszczonej jezdni wynosiła 2,80 mtr., a wysokość usuniętego śniegu 50 do 60 cm.

Druga maszyna wykazała jeszcze lepsze rezultaty. Przypominała ona raczej pogłębiarkę względnie dragę (systemu Justa), wmontowaną na traktorze gąsienicowym Clétrac. Nie zmieniając szybkości usunęła ona śnieg na 400 mtr. na szerokości 3 metrów, w 4 min. 49 sek., tak, że po nim śladu nie pozostało.

Konkurs maszyn lekkich odbył się dwa dni później, a brały w nim udział 4 maszyny francuskie i dwie norweskie.

Pierwszą nagrodę otrzymały francuskie pługi śnieżne Degiorgio i Renier, oraz wmontowany na samochodzie gąsienicowym Citroen (Kegresse) norweski „Viking". Pierwszy oczyścił drogę w 4 min. 4 sek. na szerokości 3,60 mtr., ostatni w 2 min. 29 sek. na 2 mtr.

MINISTERSTWO ROBÓT PUBLICZNYCH PODAJE DO OGÓLNEJ WIADOMOŚCI WYKAZ ILOŚCI POJAZDÓW MECHANICZNYCH (BEZ WOJSKOWYCH) KURSUJĄCYCH NA OBSZARZE RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ W DNIU 1 STYCZNIA 1930.

Nr. porząd.	Województwo	Liczba mieszkańców	Ilość samochodów					Ilość motocykli	Ilość innych pojazdów mechaniczn.	Ogólna ilość pojazdów mechaniczn.	Półroczny przyrost ogólnej ilości pojazdów mechanicznych w stosunku do ilości z dnia 1. VII. 1929 w procentach.	Liczb mieszkańców przypadająca na jeden pojazd mechaniczny	Uwagi
			osobowych	dorożek	autobusów	ciężarowych	ogólna						
1.	Białostockie	1.500.036	296	158	292	219	965	129	13	1.107	26.2	1.355	
2.	Kieleckie	2.921.754	984	216	485	435	2 120	157	10	2.287	9 0	1.278	
3.	Krakowskie	2.296 259	1.274	453	333	553	2.613	563	68	3.244	14.7	708	
4	Lubelskie	2.405.727	429	103	360	113	1.005	58	1	1 064	27.7	2.261	
5.	Lwowskie	3.131.742	1.193	572	252	281	2.298	435	28	2.761	16.4	1.134	
6.	Łódzkie	2.595 668	1.411	552	427	568	2.958	379	42	3.379	11.6	768	
7.	Nowogródzkie	922 724	115	56	102	44	317	20	—	337	25.3	2.736	
8.	Poleskie	992.824	146	28	67	32	273	38	16	327	12.8	3 038	
9.	Pomorskie	1 078.065	1.696	392	135	693	2 916	571	30	3.517	6.2	307	
10	Poznańskie	2.267.341	3.637	942	344	754	5.677	1.109	60	6.846	4.9	331	
11.	Śląskie	1.296.199	2.275	151	132	968	3.526	1.253	29	4.808	12.6	270	
12.	Stanisławowskie	1.542 988	244	82	86	67	479	83	4	566	0 9	2.725	
13.	Tarnopolskie	1.645.921	180	34	57	43	314	24	2	340	18.9	4.841	
14	Warszawskie	2.434.465	1.272	224	539	523	2 558	189	16	2.763	0.3	881	
15.	Kom. Rządu m. st. Warszawy	1.079.296	3.348	3.139	96	1 322	7.905	813	103	8.821	8.6	122	
16.	Wileńskie	1.158.669	157	168	210	63	598	39	—	637	22.5	1 819	
17	Wołyńskie	1.656.490	221	62	131	60	474	41	—	515	26 2	3.216	
	Ogółem w państwie	30.926.168	18.878	7.332	4.048	6.738	36.996	5.901	422	43.319	10.1	714	

Sport samochodowy, motocyklowy i lotniczy

Międzynarodowa Komisja Sportowa podaje do wiadomości następujące zmiany terminów wyścigów międzynarodowych:

1) „Dni rekordowe“ w Daytona Beach na Florydzie odbędą się nie od 1 do 15, lecz od 16 do 31 marca b. r.

2) Wyścig Balaton — Matra, organizowany przez Automobilklub Węgier, został przesunięty na czas 27 do 29 kwietnia.

3) Nowozgłoszony został wyścig na Zirlerbergu, urządzany przez Automobilklub Austrji 5 października, oraz międzynarodowy Wyścig Alpejski Automobilklubów Austrji i Węgier, który się odbędzie 27 do 29 czerwca b. r.

* * *

Tegoroczny wyścig o Grand Prix Francji odbędzie się 21 sierpnia na torze w Pau na przestrzeni 602 klm. Do biegu dopuszczone są wszystkie wozy, odpowiadające międzynarodowym przepisom o wyścigach; podziału na kategorje tym razem się nie zastosuję. Wpisowe wynosi 5 tys. franków od wozu; po terminie 2 czerwca podwaja się wpisowe. Dozwolona jest tylko jednorazowa zmiana kierowcy. Grand Prix wynosi 100 tys. franków, druga nagroda 60 tys., trzecia 40, czwarta 25, piąta 15 i szósta 10 tys. franków.

* * *

Znany kierowca niemiecki Hans v. Stuck, rekordzista wielu wyścigów górskich, jak Bernina, Turbie, Semmering etc. zgłosił swój udział do międzynarodowego wyścigu górskiego o mistrzostwo Europy. Tor nie został narazie ustalony. Stuck prowadzić będzie wyścigową trzylitr. ADR.

* * *

Znany kierowca włoski Brilli Peri weźmie udział w tegorocznym wyścigu o „Grand Prix“ Tripolisu. Będzie on prowadził Talbota o litrażu 1 500 ccm, należącego do zespołu Maseratiego. Drugiego Talbota poprowadzi Biondetti.

Dalej wezmą prawdopodobnie udział Varzi i Nuvolari na Bugattich oraz Nenzioni na Maseratim.

* * *

Z rajdu poprzez Saharę. Zespół pierwszy (Cottin — Desgoute'y) po jednodniowym wypoczynku w Charbaia, wyruszył dnia 5 marca w drogę do Algieru, dokąd przybędzie 6. bm.

Dla orjentacji podajemy średnie szybkości, osiągnięte przez ten zespół na poszczególnych etapach: Gao — Kidal 52 klm/godz.; Kidal — Tim Zaouaten — 39; Tim — Zaouaten — Silet — 30; Silet — Tamanrasset — 47; Tamanrasset — Arak — 47; Arak — In Salah — 48; In Salah — Fort Miribel — 55; Fort Miribel — El Golea — 55.

Zespół drugi (Citroen'y) opuścił dnia 5. bm. El Golea, udając się do Ouargla. Zespół ten osiągnął na trzech ostatnich etapach: Tamanrasset — Iniker 54 klm/godz; Iniker — Arak — 31 i Arak — In Salah — 40.

Zespół trzeci (Renault'y) przybył 3 bm. wieczorem do Iniker. Dalsze zespoły znajdują się między In Salah, Tamanrasset, Gao i Tim Zaouaten.

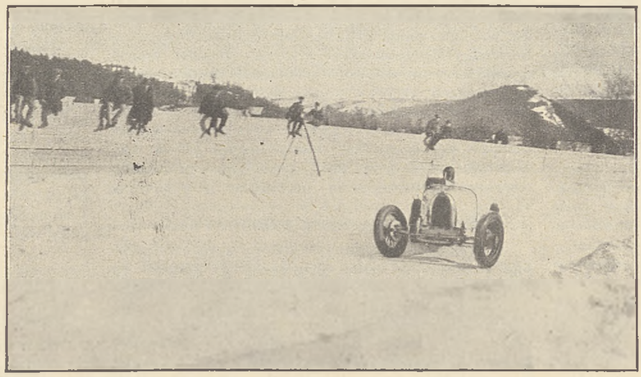
* * *

Konkurs elastyczności motocyklów we Lwowie odbył się w dn. 9 bm. staraniem Małopolskiego Klubu Motocyklistów. W konkursie powolnej jazdy zwyciężył Rudawski, który na „Arielu“ uzyskał na 200 mtr. czas 8 min. 28 sek.

* * *

Na torze wyścigowym w Monthlery pobiła w ostatnich dniach pani Stewart na cyclecarze Morgan - Jap o poj. 750 ccm. następujące rekordy: 50 klm. w 20 m. i 42 sek. z średnią szybkością 144,8 klm. na godz.; 100 klm. w 40 m. 27,5 sek. (średnia szybkość 148 klm. na godz.); 100 mil w 1 godz. 65 m. i 01 sek., z średnią 148,5 km. na godz.; w godzinie przebyła 148,7 km., w dwu 275,2 klm. — z średnią szybkością 137,6 klm. na godz.

* * *



W kategorji samochodów wyścigowych osiągnął Jan Ripper przeciętną szybkość 63,4 klm/godz.

Nowy światowy rekord wysokości na awjonetce uzyskał lotnik amerykański Barney, wznosząc się w 2 godzinnym locie na wysokość ponad 8 km. Z dwóch barografów pierwszy wykazywał wysokość 8175 mtr., a drugi 8509 mtr.

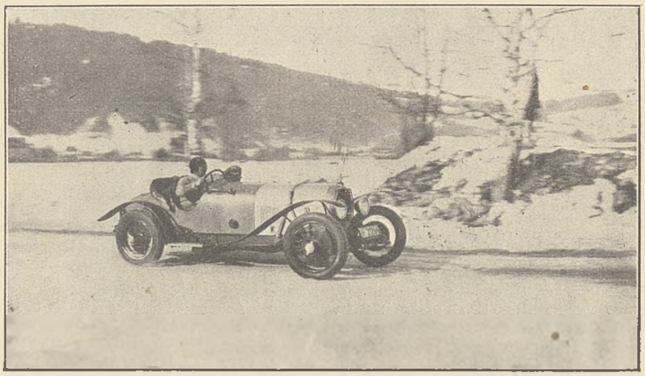
* * *

Lotnik francuski Prévost podjął w ostatnich dniach próbę pobicia dwu międzynarodowych rekordów dla wodnopłatowców z obciążeniem 2000 kg., która mu się w zupełności udała.

Pierwsza próba odnosiła się do 100 klm., na których osiągnął Prévost średnią szybkość 220 klm. 026 na godz. Poprzedni rekord należał do Niemca Wagnera i wynosił 209,5 klm. na godz.

Druga próba odbyła się na 500 klm. i tutaj osiągnął on średnią szybkość 202 klm. 092 na godz. (rekord Wagnera 179,1 klm. na godz.). Prevost pilotował wodnopłatowiec „Latécoère“ typ 28, zaopatrzony w specjalne pływaki i silnik o mocy 650 K. M.

* * *



Na śnieżnym stadjonie w Zakopanem. Drugie miejsce w pierwszej grupie samochodów turystycznych zajął Adam hr. Potocki na Austro-Daimlerze.

Kapitan Borys Sergiewski, jeden z kierowników towarzystwa budowy samolotów „Sikorski“ pobił dnia 4 bm. rekord wysokości dla wodnopłatowców z obciążeniem 2000 kg., wznosząc się na 19.500 stóp. Rekord ten nie jest jeszcze oficjalny, gdyż barografy zostały poddane sprawdzeniu w laboratorjum w Washingtonie.

* * *

Międzynarodowy Związek Motocyklowy ogłosił niedawno listę uznanych rekordów świata, z których notujemy najciekawsze:

W klasie drugiej, motocykle o 75 ccm poj. rekord wynosi 78,87 klm/g., w klasie trzeciej 100 ccm poj. jest on o wiele poważniejszy, gdyż wynosi już 97 klm/g., w klasie czwartej, 125 ccm poj. zdobył rekord światowy Anglik Druz, osiągając szybkość 104 klm/g., w klasie szóstej, 175 ccm poj. rekord światowy dzierży Surdoff na „Monet Goyon“ z szybkością 124 klm/g.

Powyższe rekordy zdobyte zostały na dystansie 1 klm ze startem z rozbiegu.

W klasie 175 ccm istnieją jeszcze dwa rekordy światowe na dystansie 5 i 10 klm, które należą do Francuza de Latour na motocyklu „Rovin“.

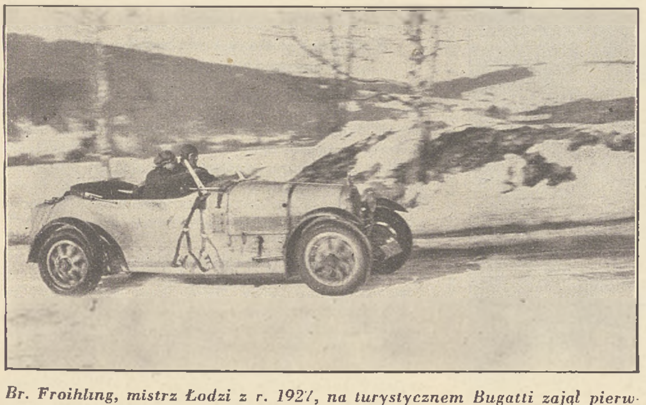
Nadzwyczajne szybkości uzyskano w kategorjach wyższych i tak w klasie A do 250 ccm uzyskał Anglik Worters na kilometrze z rozbiegu 144,78 klm. Na pięciu kilometrach ze startem z rozbiegu uzyskał Stanilard na „Excelsior Jap“ 155 km. na godz. Na 10 klm. ze startem z miejsca tenże sam kierowca wyciągnął 148 klm na godz. Na 50 klm., start z miejsca, Marchant na „Motosacoche“ osiągnął 150 klm. na godz., wreszcie jako ostatni rekord w tej kategorji, ten sam kierowca na motocyklu tej samej marki uzyskał 125 km. na godz.

Klasa B do 350 ccm: Anglik Denley na A. J. S. na 1 klm. z rozbiegu osiąga 172 klm. na godz.; tenże sam kierowca na motocyklu tej samej marki jednak w klasie 500 ccm i na 1 klm. z rozbiegu uzyskał 196,721 klm.

Rekord 24 godzinny w klasie 350 ccm. należy do maszyny „Norton“, której trzej kolejni kierowcy uzyskali przeciętną średnią szybkość 109 klm. na godz.

W klasie D 750 ccm wynosi rekord światowy na 1 klm. ze startem z rozbiegu 195 klm., zaś ze startem z miejsca 142 klm. Obydwa te rekordy należą do Milhouxa na motocyklu „Gillet“.

Rekordy światowe na motocyklach do 1000 ccm., czyli w klasie E również należą do marki Gillet.



Br. Froihling, mistrz Łodzi z r. 1927, na turystycznem Bugatti zajął pierwsze miejsce w kategorji wozów turystycznych, osiągając średnią szybkość 55. 315 klm na godzinę.

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

WYPADKI SAMOCHODOWE

WARSZAWA. (Pociąg najechał na samochód.) W środę, o godzinie 3-ej nad ranem, na przejeździe kolejowym między przystankami Wkra i Płońsk, linji mławskiej, samochód ciężarowy WR 64 007, wiozący, prócz kilkunastu skrzyń z towarami, 10 pasażerów, wpadł na pociąg towarowy nr. 625, dążący z Warszawy do Gdańska.

Samochód uderzył w wagon służbowy, który uszkodził, sam zaś uległ zupełnemu rozbiciu. Wszyscy pasażerowie wypadli z auta, przytem 2 z nich uległo tak silnemu potłuczeniu, że wkrótce zmarli. Ponadto 8 pasażerów ciężej rannych przewieziono do szpitala w Modlinie.

Przejazd nie był zamknięty.

Jest to już piąty z rzędu wypadek zderzenia się samochodu z pociągiem pod Płońskiem dlatego, że szlaban w tem miejscu jest bez obsługi. Podobno nie opłaca się (?) tam utrzymywać obsługi, bo na tym szlaku kursują ponoć tylko 3 pociągi. Ustawiczne wypadki niestety przemawiają za czem innem.

CHEŁMNO. (Ciężki wypadek automobilowy.) W Chełmnie wydarzyła się katastrofa samochodowa, której ofiarą padło dwóch ludzi. Samochód ciężarowy firmy Schulze, naładowany zbożem, zdążał do młyna. Na ulicy Kamionka pękły osie, wskutek czego samochód przewrócił się. Robotnik Krause wypadł z siedzenia na bruk, doznając tak ciężkich obrażeń, iż w stanie beznadziejnym odwieziono go do szpitala. Szofer wyszedł z przygody cało.

STAROGARD. (Wypadek automobilowy.) — W piątek zdarzył się wypadek samochodowy. Niedaleko Marjewa pod Starogardem, automobil, w którym znajdowało się pięciu pasażerów, wpadł na przydrożne drzewo. Znajdujący się w samochodzie pasażerowie wylecieli z siedzeń, jak z procy, przyczem jeden z nich, uderzywszy głową o drzewo, doznał bardzo ciężkich okaleczeń na głowie i tułowiu.

KÓRNIK. (Lina stalowa w poprzek drogi). Jadący szosą w pobliżu Kórnika autobus linji Poznań — Kórnik natknął się onegdaj na rozciągniętą wpoprzek drogi linę stalową.

Linę uwiązali niewyśledzeni dotąd sprawcy u pni dwóch przydrożnych drzew.

Dzięki szybkiej jeździe autobusu, lina została przerwana, a wóz nie doznał poważniejszych uszkodzeń. Uwiadomione o wypadku władze prowadzą poszukiwania za autorami zbrodniczego wybryku.

BERNO. (Niesamowity wypadek samochodowy w Szwajcarji.) Policja szwajcarska czyni od dłuższego czasu dochodzenia w sprawie dreszczem zgrozy przejmującego wypadku samochodowego, jaki się zdarzył w ciągu bież. tygodnia. Z przed pewnego domu w Bernie skradziono samochód, po którym wszelki słuch zaginął. Obecnie, jak się okazało, kradzieży dokonał pewien zawodowy złodziej, świeżo wypuszczony z więzienia, który był epileptykiem i uciekając skradzionym wozem nad jeziorem Czterech Kantonów, dostał ataku i spadł z wysokiego brzegu do jeziora, którego głębokość w tem miejscu wynosi 200 m. Człowiek wymierzył sam sobie sprawiedliwość w tak straszny sposób.

Z WARSZAWY

Ruch autobusów miejskich w lutym

W lutym autobusy miejskie przewiozły 1 793 711 pasażerów, czyli przeciętnie dziennie około 62 000.

W styczniu korzystało z komunikacji autobusowej 1 919 794 pasażerów.

W związku z informacjami, dotyczącemi propozycji udzielenia miastu pożyczki na rozszerzenie komunikacji autobusowej, dowiadujemy się, że nie jest zamiarem magistratu przekazanie eksploatacji autobusów obcemu kierownictwu i że magistrat zachowa całkowity wpływ na kształtowanie się taryfy autobusowej.

Konferencja kupców samochodowych

W Stow. kupców polskich w Warszawie odbyło się ogólne zebranie Związku kupców gałęzi samochodowej przy tem Stowarzyszeniu. Zebraniu przewodniczył prezes Związku, p. L. Krupka, wzięli w niem udział kupcy samochodowi z całej byłej Kongresówki. Dyr. E. Wencel zobrazował w swym referacie całokształt poczynań rady zrzeszeń kupców i przemysłowców samochodowych w kierunku uzdrowienia handlu gumami. Ożywiona dyskusja zgodnie aprobowała prace, których celem ma być unormowanie już w najbliższym czasie stosunków, panujących w handlu pneumatykami.

Przebudowa szosy wilanowskiej

Warszawski wydział powiatowy opracował projekt przebudowy szosy wilanowskiej i przesłał go do zatwierdzenia warszawskiemu urzędowi wojewódzkiemu. Projekt ten przewiduje rozszerzenie jezdni, przerzucenie rowów z obu stron poza linje drzew oraz należyte uregulowanie. Wykonanie tego projektu uzależnione jest od zgody magistratu m. stoł. Warszawy na pokrycie połowy kosztów odpowiednich robót. Chodzi o 90 000 zł.

Dotychczas projekt nie jest jeszcze zatwierdzony.



Wskutek coraz częstszych wypadków samochodowych na drogach, zorganizował Angielski Czerwony Krzyż specjalną służbę sanitarną, która patroluje po drogach, celem udzielenia pomocy ofiarom.

Z KRAJU

Wykład o olejeniu samochodów

W sobotę 8 bm. odbył się w znanej w Poznaniu szkole kierowców samochodowych J. Piątkowskiego przy ul. Piotra Wawrzyniaka 28 wykład na bardzo ciekawy temat racjonalnego olejenia samochodu, wygłoszony przez specjalnego wykładowcę, przybyłego z Czechowic z firmy Gargoyle Mobiloil. W dłuższym, ilustrowanym przeźroczami wykładzie, unaocznił prelegent słuchaczom doniosłość celowego oliwienia dla długowieczności silnika oraz zapoznał ich z szeregiem ciekawych „tricków" przy smarowaniu. Wykład cieszył się liczną frekwencją.

Budowa dróg w lubelskiem

Od kilku lat prowadzona na terenie województwa lubelskiego budowa dróg w szybkiem tempie, w ostatnich trzech latach znacznie się wzmogła. W latach 1927 i 28 wybudowano 5 105 klm nowych dróg, z czego na rok 1928 przypada 564 klm. W dużej mierze zawdzięczać to należy uświadomieniu ludności wiejskiej, która dobrowolnie i z całym zapałem śpieszy z pomocą, ofiarując robociznę pieszą i jezdną. Program budowy nowych dróg bitych na r. 1930—31 obejmuje następujące odcinki: Lublin — Biłgoraj, Lublin — Łęczna — Puchaczów — Urszulin, Krasnystaw — Wojsławice — Uhanie, Parczew — Włodawa, Zamość — Hrubieszów — Janów Lubelski — Frampol, Stoczek — Garwolin — Wilgą — Łuków, Wilga — Maciejowice — Kazimierz — Opole — Józefów — Annopol.

Ruch autobusowy w kraju

Na dzień 1 lipca 1924 r. ogółem w Polsce było 8.481 samochodów osobowych, autobusów, ciężarowych i motocykli, w r. 1925 — 11.434, w r. 1926 — 17.151, w r. 1927 — 19.655, w r. 1928 — 25.656, w r. 1929 — 39.363.

Ilość linij autobusowych na dzień 1 stycznia 1928 r. wynosiła 984, na 1 stycznia 1929 r. — 2.041, ilość przedsiębiorstw na 1 stycznia 1928 roku — 777, na 1 stycznia 1929 r. — 1.717, ilość autobusów 1.667 i 2.121 długość dróg autobusowych 14.050 i 20.281, ilość osób przewiezionych na dobę 99.400 i 138,750, ilość pasażerokilometrów 2.361.000 i 4.490.590 oraz ilość autobusokilometrów na dobę 144.040 i 285.677. W r. 1927 z komunikacji autobusowej skorzystało 36.500.000 osób, zaś w r. 1928 — 50.640.000 osób.

Z ZAGRANICY

Uczciwość szofera polskiego w Paryżu

Szofer polski Michał Górecki, jak donosi prasa paryska, znalazł onegdaj w swej taksówce teczkę z 250 000 franków, którą pozostawił inkasent pewnego banku. Uczciwy szofer zaraz po znalezieniu tej zguby odniósł ją do owego banku.

Paryż — Nowy Jork

Znany lotnik francuski Coste zamierza około 15 maja br. przelecieć w towarzystwie Bellonta Połudn. Atlantyk. Tym razem nie poleci on drogą ponad Azorami, lecz północną i wówczas tylko, o ile warunki atmosferyczne będą bardzo korzystne.

Stuttgart walczy radykalnie z plagą nieuważnych przechodniów

Przekraczanie jezdni z silnym ruchem samochodowym przez przechodniów jest stale przyczyną wypadków. W celu zmniejszenia ilości tychże, zaprowadziło obecnie miasto Stuttgart wzdłuż chodników barjery, dozwalające opuszczanie bulwaru tylko w określonem miejscu. Podobno również i dalsze miasta niemieckie przystępują do zaprowadzenia podobnych urządzeń.

Obostrzenie przepisów parkingowych w Londynie

W Londynie dozwolony jest dotąd postój na wszystkich ulicach przez pięć minut. Od 15 ub. miesiąca obowiązują nowe przepisy, zabraniające parkowania, a nawet wyładowywania w obrębie ożywionego centrum od godziny 12—19. Ponieważ w Londynie towary rozsyła się zwykle rano, więc sfery kupieckie mogą się z nowym stanem rzeczy łatwo pogodzić.

Św. Krzysztof patronem automobilistów

Patronat św. Krzysztofa, jako opiekuna automobilistów, potwierdził ostatnio Papież Pius XI, polecając ustawienie w garażu swoim w Watykanie statuy św. Krzysztofa.

Zwycięski pochód dróg betonowych w Ameryce

Ubiegłego roku wybudowano na terenie Stanów Zjednoczonych 13.600 klm. nowych dróg betonowych. Tem samem ogólna długość istniejących w Stanach dróg betonowych wynosi obecnie 140.000 klm.

Zmniejszenie kosztów utrzymania samochodów w Ameryce

W Stanach Zjednoczonych zmniejszyły się przeciętne koszty utrzymania samochodu o 35,7 proc. Przyczyny tego stanu rzeczy dopatrywać się należy w zmniejszonem zużyciu benzyny i oliwy, dłuższem życiu wozu i lepszym stanie dróg. Przy obliczaniu kosztów utrzymania wzięto pod uwagę następujące czynniki: paliwo, środki smarne, opony, drobne reparacje, amortyzację, podatki, koszty garażowania, ubezpieczenie i oprocentowanie.

Przeciętne koszty utrzymania samochodu w Ameryce

Przeciętne koszty benzyny i oliwy wyniosły w r. 1929 dla jednego samochodu w Stanach Zjednoczonych 125,82 dolarów. Z tego przypada 90,53 dol. na benzynę 14,68 dol. na podatek benzynowy zaś 20,61 dol. na oleje.

Powietrzne taksówki w Niemczech

Z dniem 1 kwietnia „Lufthanza“ uruchamia wynajem „powietrznych taksówek“. Koszt przelotu na jednomotorowym aeroplanie ustał ustalony na 1 markę 10 fen. za klm. niezale nie od liczby pasażerów. Jednomotorowy samolot „Lufthanzy“ pomieścić może sześć osób. Lądowanie wynajętych maszyn dopuszczalne jest nietylko na lotniskach, lecz wszędzie, gdzie pozwala na to teren.

Przemysł amerykański dusi się własną produkcją

Prezydent dużego amerykańskiego koncernu automobilowego Willys-Overland Corp., p. Miller podniósł głos ostrzegawczy, skierowany do amerykańskich producentów samochodów, w którym wskazuje na groźne niebezpieczeństwo nadprodukcji. Zbyt optymistyczne ocenianie pojemności rynku doprowadziło do tego, że około 600 000 niesprzedanych automobili, produkcji 1929, zawala składy sprzedawców w Ameryce. Jasne jest, że usiłowania Amerykanów idą w kierunku zwiększenia eksportu do Europy.

Europa jednak zaczyna się bronić. I tak rządy krajów przemysłowych Europy, w obawie o los swojego przemysłu samochodowego, stosują wyższe cła ochronne, kontyngenty wwozowe i t. d. Równocześnie przemysł samochodowy Europy wykazuje klienteli swojej nieekonomiczność silnika amerykańskiego i jego niewspółmiernie wysoką cenę w Europie.

Charakterystyczny głos prezydenta jednego z największych koncernów samochodowych przyczyni się niewątpliwie do przeprowadzenia pewnych zasadniczych zmian, jakich doznać musi automobil amerykański, jeśli chce utrzymać się na europejskim rynku.

Z kół czytelników

Otrzymujemy jako odpowiedź na nasze wezwanie w numerze 17, str. 13 liczne głosy. M. in. cytujemy list pana H. S. z Radomia z dnia 4 marca br.

Przeczytawszy wezwanie WPanów z nr. 17, dotychczas szukałem materjału do rzeczowej krytyki, bowiem wychodzę z tego założenia, że nie trzeba patrzeć na strony dobre, lecz tylko na złe i udoskonalać je.

Otóż po gruntownem zastanawianiu się i rozważaniu wszystkiego, t. j. całej treści poszczególnych numerów — poza paru zecerskiemi błędami — nic godnego uwagi dla krytyki nie znalazłem, co mówi już samo za siebie o wysokim poziomie pisma pod wszystkiemi względami

Nadto tygodnik „Samochód“ cieszy się wielkiem uznaniem i pomiędzy słuchaczami szkoły samochodowej w Radomiu.

Zakańczając swe zdanie życzę jak najpomyślniejszego rozwoju dla tygodnika „Samochód“, bowiem przekonałem się, iż jest on jedynym w Polsce, dającym tak bogatą i dobrze ujętą treść jak i pożytek.

S. H.

Oryginały listów do redakcji gotowi jesteśmy każdej chwili przedłożyć.

Z fachowej literatury samochodowej

„Tłoki w zastosowaniu do budowy silników spalinowych“ inż. dypl. Ernesta Mable. Stuttgart. Nakładem Deutsche Motor Zeitschrift w Dreźnie. Cena 1.80 RM. z zaliczeniem.

Wspomniane dziełko, którego brak dawno dawał się odczuwać w literaturze fachowej, daje zainteresowanym prosty i niezwykle jasny pogląd na nowoczesne systemy budowy tłoków, jak również historję ich konstrukcyj w ciągu ostatnich 25 lat. Specjalnie zajmuje się autor kwestją materjału do budowy tłoków i podaje sposoby, jak ustrzec się od tak niemiłego klekotania tłoków, powodującego przeszkody i szmery przy pracy silnika. W dalszym ciągu znajdujemy w broszurce omówienie najczęściej stosowanych systemów tłoków. W zakończeniu daje autor krótki, lecz wyczerpujący opis łożysk i historję ich rozwoju.

Przypuszczać należy, że dziełko to zainteresuje w wysokim stopniu również i polskich automobilistów i konstruktorów.

Komunikaty M. W. K. T.

Kongres komunikacji Autobusowej podczas M. W. K. T.

Z szeregu kongresów i zjazdów, które odbędą się w Poznaniu podczas trwania Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki, na szczególną uwagę zasługuje Kongres Komunikacji Autobusowej. Inicjatywę zorganizowania tego kongresu podjęły związki przedsiębiorstw autobusowych, skupiające w swoich szeregach olbrzymią więk-



Z konkursu plugów śnieżnych. Na ryc. 1. plug śnieżny, zmontowany na samochodzie Citroen Kegresse; 2, 3 i 5 plug H. Juste-Cletrac przy pracy; 4. plug de Giorgi-Berrier.

szość właścicieli autobusów. Ostatnio sprawa ta była omawiana na zebraniu Wielkopolskiego Związku Przedsiębiorstw Autobusowych, który będzie gospodarzem kongresu.

Dokładny termin tego kongresu ustalony będzie w najbliższym czasie. Na program złożą się kilkudniowe obrady techniczne i zwiedzanie M. W. K. T.

Komunikat
Oddziału Motocyklowego Towarzystwa Sportowego „Unja"

1) Z dniem 1 marca 1930 r. przyjęto na członków nadzwyczajnych pp. Leona Wawrzyńskiego, Waltera Notnagela i Marjana Zimniewicza, wszyscy z Poznania.

2) Z dniem 31 grudnia 1929 roku skreślono na własne żądanie z listy członków zwyczajnych pp. Ryszarda Fiedlera i Kazimierza Drobnika.

3) W piątek, dnia 14. bm. odbędzie się o godzinie 8-ej wieczorem w lokalu Teatru Wielkiego plenarne zebranie, na które winni wszyscy członkowie przybyć z uwagi na bardzo ważne sprawy.

4) W niedziele, dnia 16. bm. nastąpi oficjalne otwarcie sezonu naszego Oddziału wspólną wycieczką. Zbiórka o godzinie 12,30 przed lokalem restauracji Teatru Wielkiego. Wyjazd o 12,45.

Komunikat
Związku Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych

Ponieważ do sekretarjatu naszego coraz więcej osób zwraca się o informacje, dotyczące rozkładu jazdy autobusów, prosimy członków o niezwłoczne powiadomienie sekretarjatu o wszelkich zmianach w rozkładzie jazdy.

Komunikat
Chrześcijańskiego Związku Zawodowego Automobilistów w Poznaniu

Chrześcijański Związek Zaw. Automobilistów zwołuje na dzień 15 marca 1930 r. o godz. 20 na sali p. Kasperkowej Zebranie Konstytucyjne z następującym porządkiem obrad:

1. Zagajenie i wybór prezydjum. 2. Sprawozdanie zarządu. 3. Przedłożenie statutu i powzięcie uchwał. .. Wybór Zarządu. 6. Wybór Komisji Rewizyjnej. 7. Wolne głosy. 8. Wnioski.

Przybycie każdego członka konieczne. Wstęp tylko dla członków. *Zarząd.*

* * *

W niedzielę, 9 marca r. b. odbyło się w lokalu p. Kasperkowej, przy ul. Kraszewskiego zebranie porozumiewawcze organizacyj zawodowych automobilistów nie zrzeszonych dotychczas w żadnym

OGŁOSZENIA DROBNE
Jednołamowy wiersz nonparelowy 30 groszy

Samochód
Peugeot 6-cylindrowy najnowszy typ, limuzyna pulmanowska, doskonale się prezentujący, bardzo tanio na sprzedaż. Hempowicz-Automobile, Poznań, Patr. Jackowskiego 49, telefon 65-15.

Szofer-mechanik
kawaler, przyjmie posadę zaraz lub 1. 4. na samochodzie osobowym lub ciężarowym. Miejscowość obojętna. Zgłoszenia: Samochód, Poznań zdw 32 186.

Szofer
monter maszynowy, kowal, kawaler, chętny, trzeźwy i sumienny, z dłuższą praktyką fabryczną, obeznany z wszelkiemi maszynami rolniczemi, traktorami oraz garniturem parowym, poszukuje posady do samochodu prywatnego lub ciężarowego. Oferty do Samochodu, Poznań zd 32 476

Szofer
kawaler, z prawem jazdy taksówką i ciężarówką, poszukuje zaraz posady. Oferty „Samochód", Poznań, pod zd 32 675.

Szofer
mechanik, trzeźwy, sumienny, z kilkuletnią praktyką, obeznany z różnemi typami maszyn, dobremi świadectwami, poszukuje posady. Łaskawe oferty: Samochód Poznań zdw 32 618.

Dla szofera
na samochód prywatny, kawalera, uczciwego, trzeźwego, ze wsi, dobrych rodziców, poszukuję posady na warunkach według uznania. Łaskawe zgłoszenia: Samochód, Poznań zdw 32 650.

Początkujący
szofer, trzeźwy i pilny, poszukuje posady na prywatny samochód zaraz. Na żądanie kaucja. Oferty: Samochód, Poznań zd 32 723.

Szofer
żonaty poszukuje posady, ewentualnie może złożyć kaucję. Oferty: Samochód, Poznań zd 33 248.

Szofer-maszynista
poszukuje posady, znam obsługę traktorów ropnych na życzenie mogę złożyć kaucję 1 000 zł. Oferty: Samochód, Poznań zd 33 250.

Ogrodnik-szofer
znający się na pszczelarstwie, potrzebny od 1. 4. b. r. Odpisy świadectw z podaniem pretensyj skierować do Maj. Przybroda, poczta Rokietnica. zdw 33 181

Dyplomowany
werkmistrz-kierownik w dziale bud. karoseryj samoch. z 15-letnią praktyką zagranicą poszukuje odpowiedniej posady. Zgłoszenia do „Samochodu" Poznań zd 33 538.

Okazja
Samochód turystyczny „Ford", model 1927, po remoncie, gotów do jazdy, sprzedam b. tanio. Zgłoszenia do administracji „Samochodu" Poznań zd 33 504.

Ford
turystyczny, model 1927 r., w bardzo dobrym stanie, gotów do jazdy, sprzedam okazyjnie na dogodnych warunkach. Zgłoszenia do administracji Samochodu, Poznań zd 33 505.

Szofer
młodszy, kawaler, pracowity, trzeźwy, sumienny, inteligentny, szuka posady od 1. 4. Miejscowość obojętna. Oferty: Samochód, Poznań zdw 31 930.

Szofer
pewny kierowca, z dłuższą praktyką, z dobremi poleceniami, poszukuje posady. Łaskawe zgłoszenia: W. Mendyk, Sarbia pow. Czarnków.

Garaż
w Sołaczu zaraz do wynajęcia. Telefon 28-32, Poznań. nw 3431

Samochód
Praga Alfa otwarty sprzedam tanio 5 000 złotych. — Stankiewicz, Stary Rynek 84.

Samochody
na większe tury polecam po cenach przystępnych. St. Rynek, ulica Ratuszowa 31. restauracja, telefon 25-90.

związku. Na zebraniu tem byli obecni delegaci Klubu Szoferów na Pomorze, Związku Szoferów w Bydgoszczy, Związku Szoferów w Inowrocławiu i Związku Zawodowych Automobilistów w Lesznie oraz tymczasowy zarząd nowoorganizującego się Chrześcijańskiego Zw. Zaw. Automobilistów w Poznaniu. Reprezentowane na zebraniu organizacje liczą razem ca. 2500 członków. Po przedstawieniu przez Zarząd Związku Poznańskiego syacji, jaka się wytworzyła po rozłamie oraz celu zwołanego zebrania przystąpiono do omawiania sprawy utworzenia jednego Związku na Województwa Zachodnie Rz. P. W wyniku przeprowadzonej obszernej dyskusji oświadczyli się wszyscy delegaci za utworzeniem jednolitego Związku na Województwo Poznańskie i Pomorskie. Nowa organizacja będzie samodzielna i nie oparta o żaden dotychczas istniejący Związek Zawodowy, ani o żadną partję polityczną. Zebranie konstytucyjne nowego Związku uchwalono zwołać na 6 kwietnia r. b. w Inowrocławiu.

Komunikat
Automobilklubu Wielkopolski

1. *Wycieczka.* W niedzielę, dnia 16 marca odbędzie się pierwsza tegoroczna wycieczka, zorganizowana przez Komisję Turystyczną A. W. do Woźnik pod Grodziskiem. Odjazd nastąpi punktualnie o godzinie 14-ej z przed lokali klubowych A. W. przy ul. Kantaka 1. — Po ukończonej wycieczce zbierają się uczestnicy w lokalach klubowych, gdzie Komisja Gospodarcza podejmuje wycieczkę skromną herbatką. Wycieczka ta jest pierwszą, którą klasyfikuje się do punktacji w myśl regulaminu. — Apelujemy do wszystkich PP. Członków, by w wycieczce tej wzięli jak najliczniejszy udział i temsamem zadokumentowali swe zainteresowanie dla Klubu.

2. *Komisja Turystyczna.* Na posiedzeniu Komisji Turystycznej omawiano sprawę ruchu kołowego na drogach publicznych. Wobec stwierdzenia bardzo częstego przekraczania wydanych dotychczas przepisów oraz nieprzestrzegania tychże, wysłano w tej sprawie memorjał do Urzędu Wojewódzkiego, ofiarując współpracę nad kontrolą ruchu kołowego na drogach publicznych. — Wobec rozbieżności co do kilometrażu, oznaczenia dróg i t. p. w wydanych dotychczas mapach Województw Poznańskiego i Pomorskiego, postanowiono na każdem posiedzeniu Komisji Turystycznej poświęcić pewną ilość czasu na systematyczne przestudjowanie posiadanych map i zauważone braki lub niezgodności wyjaśnić. Specjalną uwagę poświęci Komisja Turystyczna szlakom drogowym w obrębie Województwa Poznańskiego. W tym celu uchwalono odbywać perjodyczne wycieczki drogoznawcze, badając stan dróg, znakowanie na drogach, oznaczenia kilometrażu, niebezpiecznych przejazdów i t. p. Materjał zebrany zużyty zostanie do wystosowania wniosków do odpowiednich urzędów, do opracowania kartoteki klubowej itd.

Na ostatniem posiedzeniu Komisji Turystycznej uchwalono regulaminy:

a) wycieczkowy,

b) nagród za udział w wycieczkach klubowych i imprezach.

Regulamin nagród przewiduje nagrodę wędrowną oraz inne jeszcze nagrody za udział w wycieczkach klubowych i imprezach, urządzanych przez A. W. i inne kluby automobilowe.

Do Komisji Turystycznej dokooptowano: p. Franciszka Jurkowskiego i p. Edmunda Rychtera.

3. *Komisja Sportowa.* W myśl podanego w ostatnim komunikacie terminarza sportowego odbędzie się w niedzielę, dnia 6 kwietnia r. b. pierwsza impreza sportowa A. W. pod nazwą „Jazda Pętlicowa" A. W. — Regulamin „Jazdy Pętlicowej" został przez Komisję Sportową zatwierdzony. Spodziewamy się, że nasza pierwsza impreza sportowa znajdzie żywe zainteresowanie wśród członków A. W.

Na zaproszenie L. O. P. P. uchwalono w tygodniu propagandowym L. O. P. P. urządzić w dniu 25 maja na rzecz L. O. P. P. jedną imprezę samochodową.

4. *Członkowie.* Na zebraniu Komitetu A. W. w dniach 17. II. i 10. III. 30 r. zostali przyjęci na członków: pp. Stefan Lewandowicz, inż. Leon Jastrzębski, Zygmunt Pawłowski z Poznaniu; Mechtylda ks. Czartoryska z maj. Baszków, pow. Krotoszyn; dr. Alojzy Polczyński z Czempinia, wojewoda poznański p. Roger hr. Raczyński.

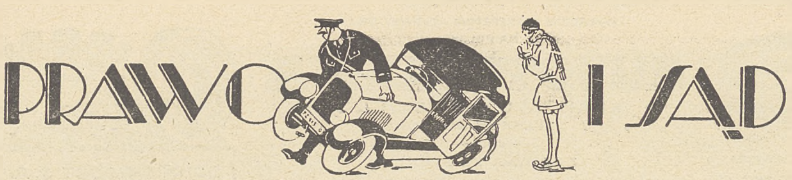
Odpowiedzi redakcji

P. S. Winera — Wilno. — Fabrykacja samochodów marki W. M. konstrukcji inż. W. Mrajskiego jest obecnie w stadjum organizacji. Pierwszy samochód inż. Mrajskiego odbywał podróżc po kraju, został wykonany w fabryce „Babbit" Holewińskiego w Warszawie. Późniejsza produkcja będzie uskuteczniana w ten sposób, że z wykonywanych w poszczególnych fabrykach części składowych w specjalnej montowni będą składane samochoy na 6 i pół do 7 tysięcy zł. Oczywiści w miarę zwiększania produkcji cena będzie redukowana. Wszelkich informacyj może udzielić Panu sam inż. Mrajski, do którego można się zwrócić przez Państwowe Zakłady Inżynierji (dawniejsze Centralne Warsztaty Samochodowe) w Warszawie.

Interesant z Poznania. — Osad w chłodnicy oraz koszulkach wodnych t. zw. kamień kotłowy tworzy się w znacznej ilości przy częstej zamianie wody, szczególnie twardej. Woda miękka, a w szczególności woda deszczowa nie pozostawia osadu. Gdy używamy tej ostatniej musi być ona czysta, w przeciwnym razie zanieczyści brudem przewody. Znaczne osadzanie się kamienia powoduje zwężanie się rurek chłodnicy — a co zatem idzie —utrudnione krążenie wody i przegrzewanie się silnika. Usuwa się ten osad zazwyczaj zapomocą rozczynu sody, który wlewa się do chłodnicy, poczem uruchamia się silnik na pewien czas. Po wylaniu płynu i przepłókaniu zwykłą wodą, napełnia się znów chłodnicę wodą. Tłoki muszą być cokolwiek luźne w cylindrze, by przy rozgrzaniu takowych nie nastąpiło zatarcie, przytem górna część tłoka musi być węższa, ponieważ część ta przy wybuchu mieszanki jest więcej narażona na rozgrzanie i rozszerzenie od dolnej. Tym sposobem tłok ma formę lekko stożkową. Tłoki aluminjowe muszą być cokolwiek węższe, gdyż spółczynnik rozszerzania aluminjum jest większy od żeliwa. W tym też celu tłoki te posiadają zazwyczaj szczelinę podłużną, ażeby w razie gwałtownego rozszerzania zapobiec zatarciu.

Gra pomiędzy tłokiem a cylindrem zależna jest przedewszystkiem od średnicy tłoka, dla żeliwnych tłoków wynosi mniejwięcej około 0,1—0,2 mm. u góry, a praktycznie wypróbowuje się w ten sposób, iż włożony do cylindra oddzielny tłok musi lekko i miękko opaść na dół.

Dla tłoków aluminjowych praktycznie bierze się ca. 0,52 mm., podanie jednak dokładnych danych teoretycznych ogólnych jest utrudnione, gdyż tłok w każdym poszczególnych wypadku pracuje w innych warunkach temperatury i ciśnienia, a poza tem stopy aluminjowe na tłoki posiadają najrozmaitsze składniki. Radzimy przeto Panu zwrócić się do specjalisty, który to wykona należycie.



Prawo pierwszeństwa czy prawo „wolnej drogi“?

Przed niedawnym czasem jeden z sądów w obwodzie poznańskim zajmował się wypadkiem, który trzeba przyznać, nastręcza pewne trudności prawne. Oto przebieg wypadku:

Długą i prostą ulicą A jedzie samochód I. Z przeciwnej strony nadjeżdża samochód II. Do ulicy A w pewnem miejscu dochodzi ulica B, i to z prawej strony, patrząc w kierunku jazdy samochodu I. Samochód II zamierza skręcić w ulicę B., musi więc przeciąć tor samochodu A. Obydwa samochody spotykają się tuż przy narożniku. Samochód B daje znak, że zamierza skręcić w ulicę B (t. zn. z swego kierunku na lewo. Samochód A hamuje gwałtownie, B, widząc, że A prawdopodobnie nie zdąży zatrzymać, hamuje również. Niestety zapóźno. Następuje zderzenie, przyczem samochód B ma pogiętą ramę i rozbitą chłodnicę. Stąd skarga przeciw kierowcy i właścicielowi samochodu A o odszkodowanie.

W I. instancji zapada wyrok zasądzający. Motywy: A. powołuje się na swe prawo pierwszeństwa. Twierdzi, że gdyby przyjąć idealną linję skrzyżowania się torów obydwu wozów, trzebaby stwierdzić, że B nadjeżdżał z jego lewej strony, zaś on, w stosunku do B, nadjeżdżał z prawej strony, więc miał prawo pierwszeństwa w myśl § 15 rozp. min. rob. publ. i § 40 zd. 1. rozp. o ruchu pojazdów mechan. z 27. I. 1928. Sąd stanął na odmiennem stanowisku. Zdaniem sądu przepis ten ma tylko zastosowanie, o ile chodzi o rzeczywiste skrzyżowanie dróg, nietylko w znaczeniu topograficznem, lecz także w stosunku do poszczególnych pojazdów. Warunkiem stosowania przepisów o prawie pierwszeństwa według wspomnianego § 15 jest okoliczność, że pojazdy nadjeżdżają z różnych stron, a nie po tej samej drodze. Nic w ustawie tej nie wskazuje, by ustawodawca miał zamiar przepisem tym regulować także wypadek skrzyżowania się torów pojazdów, jadących t ą s a m ą drogą, choć w odwrotnym kierunku. Natomiast w wypadku niniejszym wina była po stronie kierowcy samochodu A. Kierowca nie zastosował się do przepisu tegoż § zd. 1, który nakazuje unormować szybkość ruchu w ten sposób, by przy „wszelkich okolicznościach“ można dostosować się do wymagań“ bezpieczeństwa ruchu“. Gdyby nawet przyjąć, że wyraz „woźnice“ użyty w tym rozporządzeniu, nie miał się odnosić do kierowców samochodów, z uwagi na przepis § 37 rozp. min. robót publicznych z dnia 27 stycznia 1928 o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych, który jest przepisem szczegółowym dla automobilistów, to kierowca A wykroczył również (t y l k o, gdyż tylko ten przepis może mieć zastosowanie — red. Samochodu) przeciwko tej normie. W myśl § 37 szybkość ruchu pojazdów mechanicznych winna być bowiem normowana w ten sposób, aby bezpieczeństwo publiczne nie było zagrożone i aby kierowca panował w każdej chwili nad pojazdem. Kierowca nie panował jednak nad pojazdem, gdyż mimo, iż kierowca samochodu B dał mu znak, że zamierza skręcić w ulicę II, pozwany nie był w stanie zatrzymać wozu na czas, mimo że zbliżał się do skrzyżowania ulicy i zawczasu powinien był liczyć się z możliwością, że B może ewtl. skręcić w ulicę II. Wykroczył przytem również przeciw § 40 zd. 2 rozp. o ruchu poj. mech. na drogach publicznych. Sąd nie może podzielić stanowiska pozwanego, jakoby pozwany miał pierwszeństwo przed powodem (B) z tego względu, że jechał po arterji komunikacyjnej głównej, podczas gdy powód miał zamiar zjeżdżać w arterję boczną. Tam gdzie rozporządzeniem policyjnem na podstawie prawa blankietowego z § 54 unormowano klasyfikację ulic, stanowisko to byłoby pod pewnemi warunkami uzasadnione, tam jednak, gdzie takich norm niema (a na obszarze miejsca wypadku norm nie było i niema istotnie) pozostają w mocy postanowienia § 15 rozp. o używaniu i ochr. dróg § 40 zd. 1 rozp. o ruchu poj. mech. na drogach publicznych. Ponieważ kierowca samochodu A wykroczył przecim normom, przeznaczonym do ochrony osób trzecich, należało go zasądzić z mocy § 823 zd. 2 kodeksu cywilnego.

Nie wiemy niestety, czy od wyroku tego wniesiono środek prawny. Stanowisko sądu wydaje się jednak bardzo wątpliwe. Przedewszystkiem z punktu widzenia sądu, przyjąwszy, że kierowca samochodu A ponosi winę wypadku z powodu nadmiernie szybkiej jazdy, trzebaby również przyjąć, że taki sam zarzut musi spotkać kierowcę samochodu B, który również dojeżdżał do zakrętu i również miał obowiązek zmniejszyć tempo. Należało w tym wypadku przyjąć co najmniej współzawinienie po stronie powoda i to co najmniej w równej mierze, jak u pozwanego, co w rezultacie musiało spowodować obniżenie przysądzonej kwoty do połowy.

Jednak co do zasady samej wyrok ten nie wydaje się nam trafny. Prawda, że § 15 rozp. o używaniu i ochr. dróg i § 40 rozp. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych mówi o skrzyżowaniu dróg, jednak w przepisach tych niema nic o tem, że prawo pierwszeństwa dotyczy tylko pojazdów, nadjeżdżających z r ó ż n y c h dróg. Sensem tych przepisów było unormowanie kolejności przekraczania punktu, w którym mają skrzyżować się dwie trasy jazdy, a celem: usprawnienie ruchu w miejscach, w których krzyżowanie tras jest konieczne i prawdopodobne, t. zn. na skrzyżowaniach dróg (topograficznych). Nie mamy niestety jeszcze żadnego orzeczenia wyższo-instancyjnego w tym kierunku, jednak w judykaturze niemieckiej, która ma w swem prawie przepis identyczny, jest już kilka orzeczeń, które powyższą kwestję załatwiają w sensie pozytywnym, przytoczymy jedno z nich i to najnowsze orzeczenie sądu nadziemiańskiego (apelacyjnego) w Naumburgu z 5. 6. 1929 (S. 147/29):

„Rewizja prokuratury (w danym wypadku chodziło o sprawę karną) zarzuca obrazę § 24 rozp. o ruchu pojazdów silnikowych (odpowiednik wyżej wspomnianych przepisów polskich — red.) i uważa, że przepis ten reguluje tylko prawo pierwszeństwa przy skrzyżowaniach i zbiegach ulic, i to dla wozów, nadjeżdżających z r ó ż n y c h ulic. Dla wypadku niniejszego, w którym pojazd, nadjeżdżający t ą s a m ą ulicą, przeciął tor drugiego pojazdu przez to, że skręcił w ulicę boczną, przepis ten nie może mieć zastosowania. Sprawą tą zajmował się już bawarski sąd nadziemiański (orzeczenie z 11 czerwca 1928). Sąd ten przyjął, że § 24 i w tym wypadku ma zastosowanie. Wprawdzie z motywów rozporządzenia o ruchu pojazdów silnikowych nie wynika, że ustawodawca również i ten wypadek miał na oku, jednak zdaniem sądu istnieje mimo wszystko możliwość, że zamierzał uregulować także wypadki, w których tory dwóch pojazdów spotykają się prostopadle. Zastosowanie przepisu § 24 w wypadku niniejszym odpowiada potrzebom komunikacyjnym, wobec czego należy uważać, iż odpowiada intencjom ustawodawczym. Sąd nie waha się podzielić to stanowisko sądu bawarskiego. Rewizja podnosi jednak, że unormowanie tego rodzaju nie liczy się z potrzebami komunikacji, gdyż pojazd, zamierzający skręcić, musiałby stanąć, aby dać pierwszeństwo innemu pojazdowi, nadjeżdżającemu z prawej strony, a stanąłby na środku ulicy, przez to zablokowałby cały ruch. Pojazd drugi natomiast może wyminąć na prawo lub lewo, lub też stanąć, by przepuścić pojazd skręcający.

„Sąd nie może jednak podzielić powyższego stanowiska. Pojazd, jadący nawprost, nie ma możności wyminąć na prawo, gdyż i tak musi jechać prawą stroną. Również pojazdy, jadące za nim, uniemożliwiłyby mu w takim wypadku powrót na dawną trasę. Wymijając na lewo, pojazd ten wykroczyłby przeciwko przepisom ruchu, dostałby się na tor pojazdów, jadących w kierunku przeciwnym i przez to zagrażałby bezpieczeństwu ruchu (ten wzgląd wydaje się nam decydującym — red.) Gdyby miał się zatrzymać, aby dać pierwszeństwo pojazdowi skręcającemu, przeszkadzałby wszystkim pojazdom, dążącym za nim, i byłby w ten sposób przeszkodą w ruchu.

„Nie można więc dopatrzeć się błędnego zastosowania przepisów prawnych w poglądzie sędziego pierwszego, że oskarżony (który jechał nawprost — red.) miał prawo pierwszeństwa przed pojazdem skręcającym. Z tego względu uwolnienie oskarżonego było uzasadnione . . .“

Otóż tu sąd niemiecki wypowiada zasadę, która pod każdym względem wydaje się nam słuszną i uzasadnioną. Jeżeli logika powiada, że kto wyjeżdża w ulicę długą i prostą, a więc w ulicę, w której samochody — jako środek komunikacji szybkiej — jeżdżą szybko, winien się przedewszystkiem przekonać, czy ma drogę wolną, a stanowisko przeciwne byłoby niezgodne z naturą ruchu samochodowego jako ruchu szybkiego, to niema powodu nie zastosowywać tej samej zasady do ruchu odwrotnego. Od staranności kierowcy wozu, zamierzającego z ulicy takiej skręcić w ulicę boczną trzeba wymagać, aby przekonał się, czy ma drogę wolną. Jest to nakaz logiki. Ponadto niema powodu przyjąć, że terminologja przepisów prawnych, pod wyrażeniem „skrzyżowanie dróg“ rozumie tylko skrzyżowanie tras pojazdów, nadjeżdżających z różnych kierunków. Byłaby to wykładnia talmudystyczna, do której przyjęcia niema najmniejszego powodu.

(pz)

Porady prawne

J. P. — Borek. — Pytanie jest trochę niezrozumiałe. Przepisowa tablica rejestracyjna ma przecież numery wyciskane, tak że przy przemalowywaniu ich omyłki być nie może. Chyba więc miał Pan numery zupełnie stare, które w międzyczasie powinny były być przerejestrowane. Krytycznym okresem był październik do grudnia 1928 roku. Odnowienie tablicy rejestracyjnej jako takiej nie może być w zasadzie przyczyną ukarania, i posterunkowy nie miałby powodu zatrzymywać tablicy. Jeżeli zachodziło to, co powyżej powiedzieliśmy, to będzie Pan musiał wóz na nowo zarejestrować, opłacając przytem pełną opłatę rejestracyjną (ewentualnie pod pewnemi warunkami zniżoną do 4,50 zł. za 100 kg wagi), a poza tem zapłaci Pan grzywnę za wykroczenie. Sprzeciw do sądu w tych warunkach nie miałby widoków powodzenia.

HUMOR

Przezorny właściciel warsztatu naprawy...

Pan Antoni chce odebrać swego Forda z warsztatu naprawy.

— Ile kosztuje reparacja? — pyta.

— Dziesięć złotych.

— Ponieważ nie zabrałem pieniędzy, więc zostawię wóz jako zastaw i zapłacę jutro.

— Wykluczone! Znamy się na tem. Nie zapłaci pan, a ja zostanę z jeszcze jednym Fordem więcej!

Niemożliwe...

— Wie pan, jadę wczoraj dwójką przez Kaponierę i niech pan sobie wyobrazi, kogo spotykam na przedniej platformie? Chopina!

— Jakiego Chopina?

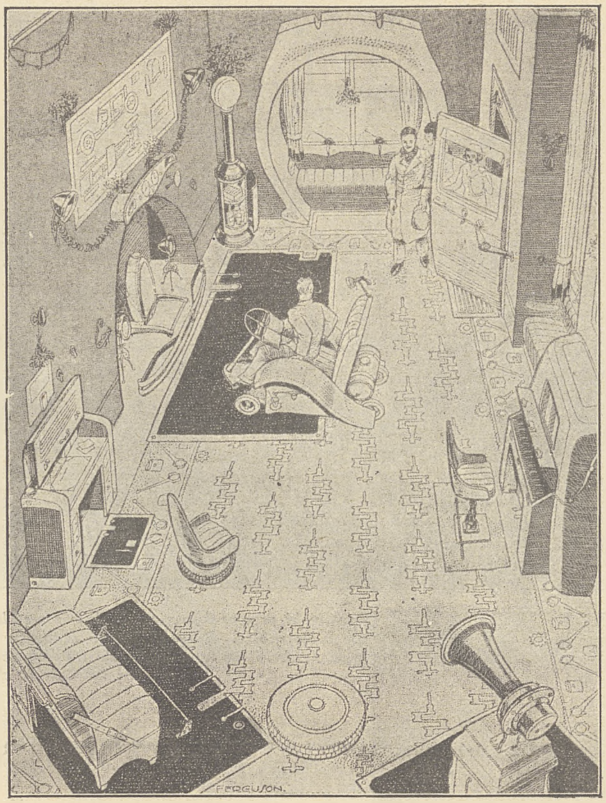
— No, tego kompozytora, który napisał tyle pięknych rzeczy.

— Niemożliwe! Przecież dwójka nie jedzie przez Kaponierę.

Troskliwa żona...

Mąż: — Wiesz, nie mogę ci kupić nowego auta, gdyż jestem bliski bankructwa i byłoby to bezczelnością w stosunku do moich wierzycieli. Kupno auta dla ciebie mogłoby mnie zaprowadzić do więzienia.

Żona: — O, pomyśl tylko, jak się moje przyjaciółki będą oglądały, gdy nowym samochodem odwiedzać cię będę w więzieniu!



Salon nowoczesnego sportsmena-automobilisty...

Pesymista

Pewien pan kupuje sobie los loterji automobilowej i wygrywa pierwszą premję: luksusowy samochód. Mimo to wyrywa sobie włosy z głowy i zawodzi:

— O, dlaczego nie kupiłem sobie jeszcze drugiego losu, byłbym wygrał drugi samochód!

Żona automobilisty...

— Jakie wyznaczono nagrody za dzisiejszy wyścig? — pyta żona zawodowego kierowcy wyścigowego.

— Pierwsza nagroda: srebrny puhar, druga: posążek z bronzu, trzecia: naczynie do boli.

— A więc postaraj się tak jechać, abyś zdobył trzecią nagrodę, gdyż właśnie naczynia do boli brak nam na kredensie.

Czerwony olej...

Późną nocą zatrzymuje się przed składem kolonjalnym na prowincji samochód, z którego wysiada jedyna pasażerka. Puka do okna, a gdy po chwili wychyliła się jakaś babulinka, mówi:

— Przepraszam, czy mogłabym dostać trochę czerwonego oleju?

— Czerwonego oleju? — powtarza zdumiona kobiecina — czerwonego oleju?

— Tak, zgasło mi tylne czerwone światło i muszę użyć zapasowej lampki oliwnej!

Szczęście w nieszczęściu...

Samochód, prowadzony przez młodą panienkę, wpada do rowu. Jakiś uprzejmy przechodzień spieszy z pomocą.

— Miała pani szczęście w nieszczęściu — mówi, widząc ją całą i zdrową.

— Dziękuję! Puder rozsypany, karmin do ust złamany, a lusterko stłuczone i to pan nazywa szczęściem!

Współczująca...

Babcia czyta w gazecie, że w Stanach Zjednoczonych przejeżdża samochód co pół godziny człowieka.

— Co za nieszczęśliwy człowiek — myśli sobie — ale też jakie królewskie honorarjum musi otrzymywać!

Świetnie się składa...

— Mam straszny kaszel; ludzie uciekają, gdy słyszą mnie zdaleka.

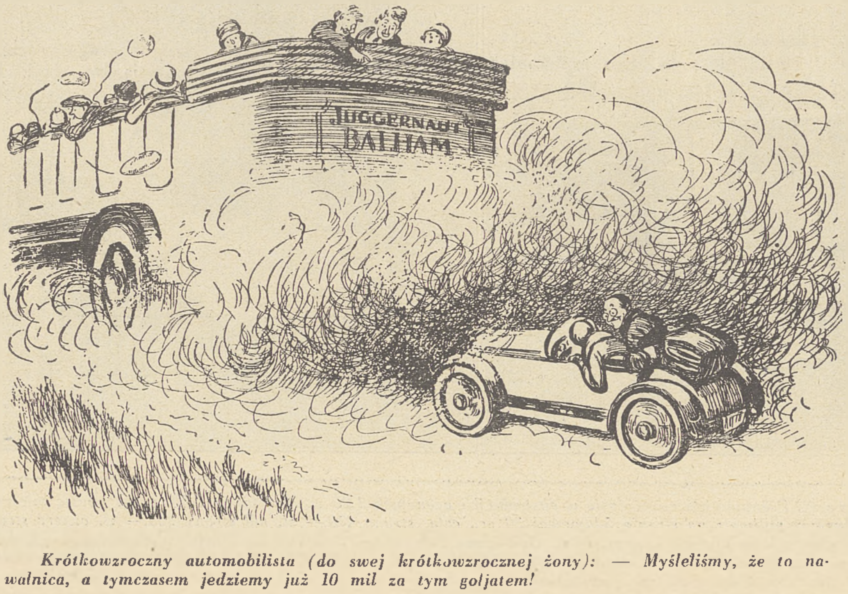
— Świetnie się składa! Zabierz się moim autem, gdyż zepsuł się klakson...

Omylił się.

Na zakręcie zderzają się dwie taksówki.

— Przepraszam — mówi szofer winny wypadku — ale myślałem, że to prywatny wóz.

Krótkowzroczny...



Krótkowzroczny automobilista (do swej krótkowzrocznej żony): — Myśleliśmy, że to nawałnica, a tymczasem jedziemy już 10 mil za tym goljatem!

Chce podpaść

— Wie pan, kupuję sobie konia.

— Jakto, niech pan sobie lepiej kupi auto z koniem, będzie pan poprostu podpadał?

— Właśnie dlatego kupię konia!

Podejrzane...

Policjant zatrzymuje samochód. Kierowca wściekły pyta o powód.

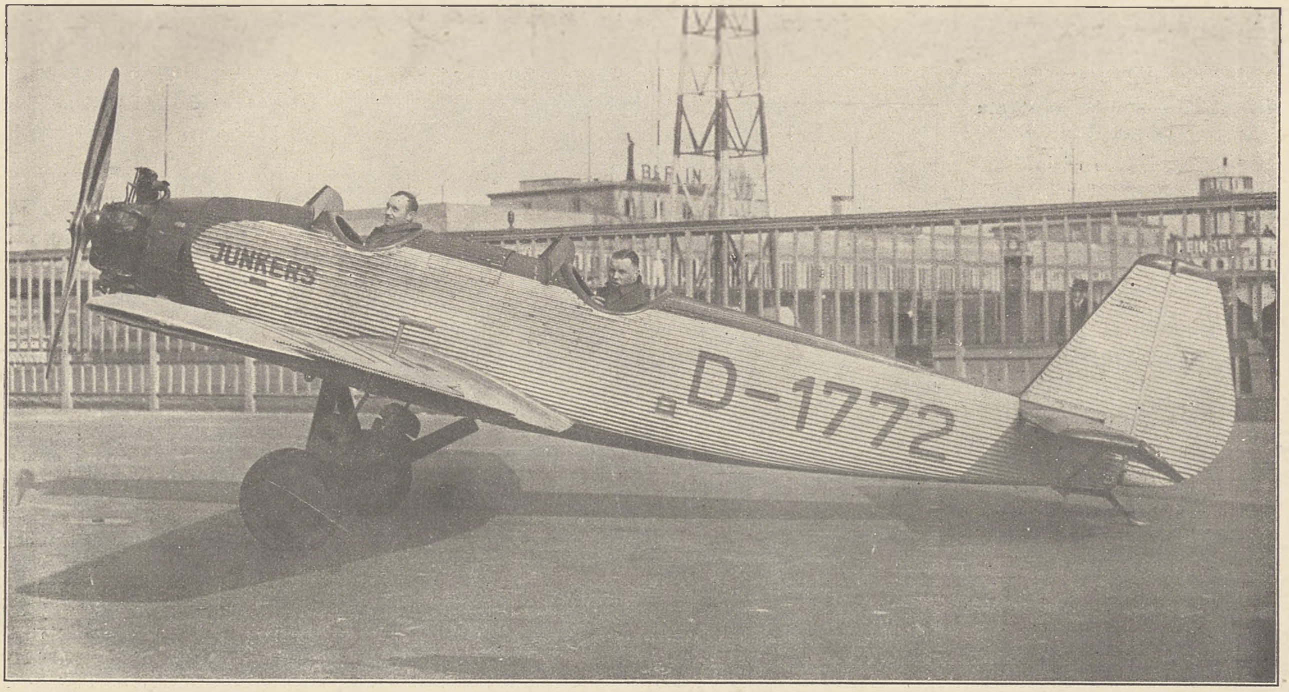
— Pańskie zachowanie jest w wysokim stopniu podejrzane — odpowiada policjant. — Jechał pan wozem przepisowo oświetlonym z przepisową szybkością, po właściwej stronie drogi, a teraz widzę w dodatku, że pan ma prawo jazdy. Widocznie ma pan nieczyste sumienie...

Nie chce dać poznać...

— Podobno Upadłowski stoi przed plajtą, a mimo to jeździ codziennie motorówką!

— Tak, chce pokazać, że się jeszcze trzyma na wodzie...

Rozmaitości ze świata





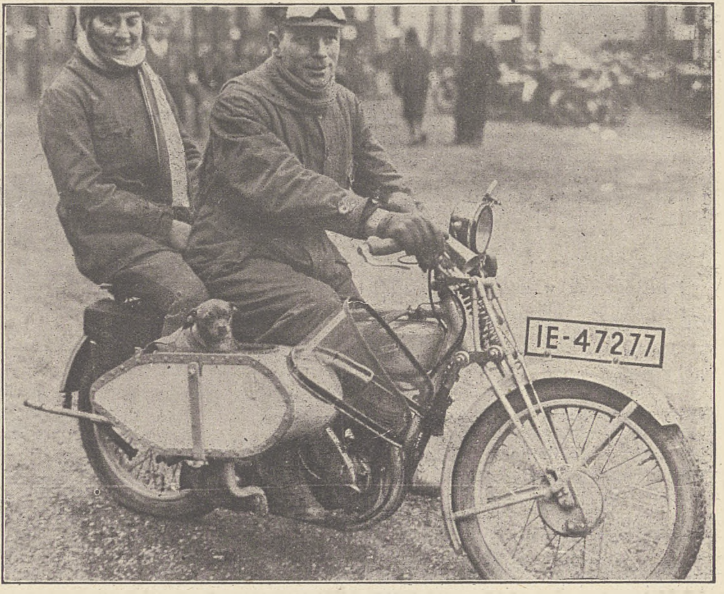
Niemiecki przemysł lotniczy buduje z metalu nietylko wielkie samoloty pasażerskie, ale i awjonetki. Dnia 28 lutego lądowała taka dwuosobowa awjonetka metalowa typu Junkers na lotnisku w Tempelhof koło Berlina, odbywszy przelot z Drezna bez najmniejszych przeszkód.

* * *

Londyn jeszcze nie zupełnie się zmotoryzował. Obok olbrzymich autobusów zaprowadza się tam olbrzymie piętrowe tramwaje z klatką schodową wewnątrz.

* * *

Niektórzy motocykliści, którym podczas przejażdżek żal pozostawiać w domu swych czworonożnych przyjaciół, zaopatrzyli swoje maszyny w specjalne przyczepki, w których doskonale siedzieć może taki „przyjaciel" i zachwycać się urokiem natury.



Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,30 zł, kwartalnie 3,79 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 30 gr., cała strona 470,— zł, pół strony 235,— zł, ćwierć strony 118,— zł. Miejsca na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Redaktor naczelny i odpowiedzialny: Henryk Zgliński. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony: 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Korespondencję i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godziny 13-tej.